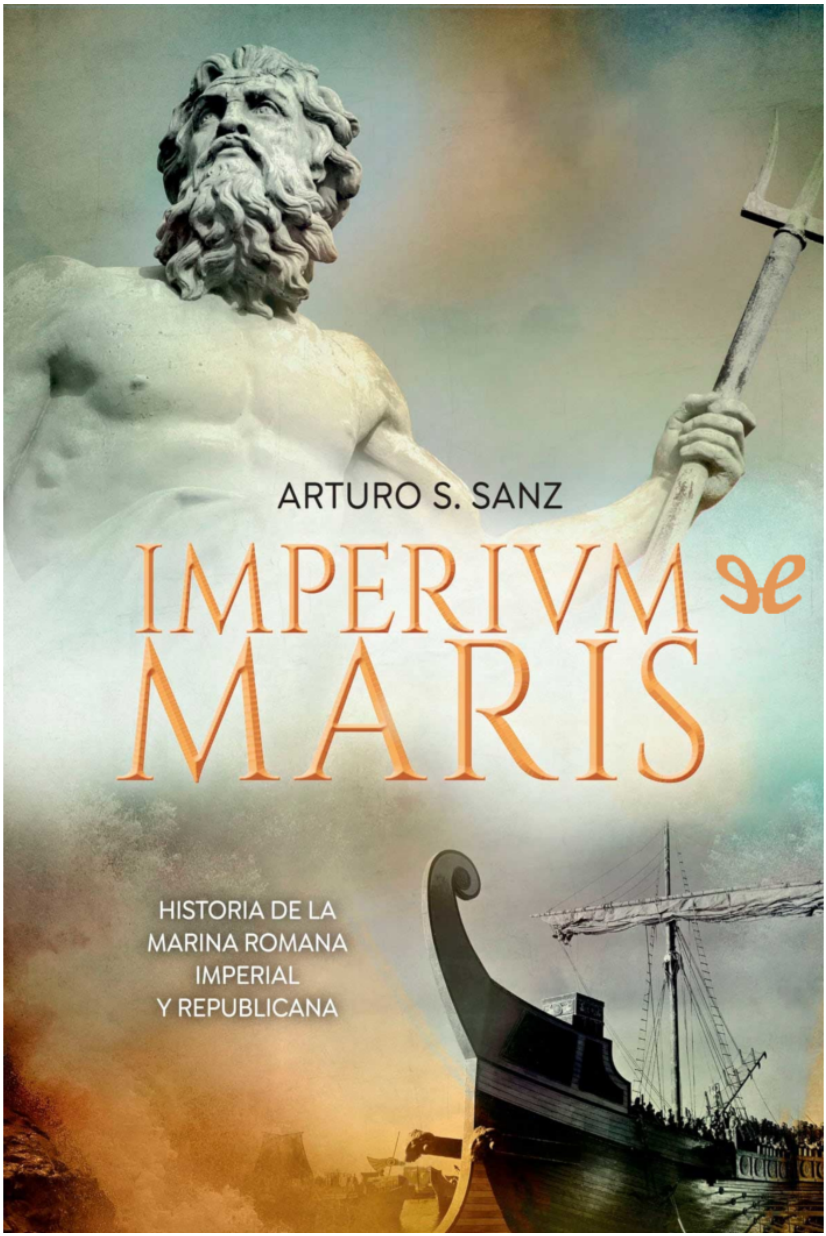

ARTURO S. SANZ
IMPERIVM MARIS
HISTORIA DE LA
MARINA ROMANA
IMPERIAL
Y REPUBLICANA

La tradición afirma que el poder de Roma se sustentaba principalmente en sus legiones, que sus ciudadanos temían al mar y que estos solo abandonaban su tierra cuando no quedaba alternativa. Nada más lejos de la realidad. Roma fue también un gran imperio marítimo, y lo demostró imponiéndose a todos sus enemigos hasta dominar los mares y cursos fluviales. Su prosperidad se cimentó en buena parte en su hegemonía militar en los mares durante siglos, donde lucharon contra cartagineses, egipcios, seléucidas o macedonios entre otros. Tampoco habría perdurado sin el desarrollo del comercio marítimo, que proveía eficientemente a todos sus territorios de recursos primordiales para su mantenimiento y expansión. Arturo S. Sanz recoge magistralmente la historia marítima de Roma en todos sus escenarios, abordando su trayectoria desde múltiples ámbitos, para acercar al lector una nueva forma de conocer y, sobre todo, comprender, la historia de uno de los más grandes imperios que el mundo ha visto.

Arturo Sánchez Sanz

Imperium Maris

Historia de la marina romana imperial y republicana

ePub r1.0
Titivillus 22-04-2023

Arturo Sánchez Sanz, 2020

Editor digital: Titivillus
ePub base r2.1

X ANIVERSARIO

Índice de contenido

Cubierta

Imperium Maris

INTRODUCCIÓN

PARTE 1. ROMA MARÍTIMA
1. NAVIGARE NECESSE EST
2. EL MAR. ¡SOLO LA MAR!
Clima
Vientos
Mareas y corrientes
Oleaje
Nubes y niebla
Luz
Profundidad
Fenómenos naturales
3. CARTOGRAFÍA
Periplos
Instrumentos
4. NAVEGACIÓN EN LA ANTIGÜEDAD
¿Cuándo partimos?
5. LAS PRIMERAS NAVES
Buques de guerra
Pentecontera
Hecatontera
Birreme o dikrotos
Hemiolia
Mioparo
Trihemiolia
Trirreme o triere
Cuatrirreme o tetrere
Quinquerreme o pentere
Los grandes polirremes
Las naves romanas
Liburna

Dromón
Buques especiales
Nomenclatura
6. CONSTRUCCIÓN NAVAL
Buques grecorromanos
Buques germano-célticos
7. GENTES DE MAR
Estructura de mando republicano
Estructura de mando imperial
Praefectus classis
Oficiales
Tripulación
Remeros
Higiene y alimentación
Promoción
Reclutamiento y servicio
Entrenamiento
Armas y uniformes
Señalización
Equipo variado
Cromatismo
En tierra
Licenciamiento
Mercantes
8. ROMA VICTRIX
El triunfo naval
Ríos y mares en el triunfo romano
La Corona Naval
Los rostra
9. EL ELEMENTO DIVINO
Deidades marinas
Deidades fluviales
Templos navales
Protección divina
10. COMERCIO
La influencia etrusca
Roma transmarina
Naves de transporte
El caso especial de Rodas
11. INFRAESTRUCTURAS

Puertos
Navalia Superiora y Navalia Inferiora
Emporium
Ostia
Portus Iulius
Forum Iulii
Portus Augustus Urbis Romae
Centumcellae
Rávena
Alejandría
Puentes y canales en el Tíber
Otros canales
Astilleros
Puentes
Fortificaciones costeras
Apoyo en tierra
Faros
12. LOGÍSTICA
Bases operativas
Bases tácticas
Transporte fluvial
Transporte marítimo
13. TÁCTICAS NAVALES
Diekplous
Periplous
Bloqueo naval
Armas tácticas
Corvus
Arpax
Fuego
Fuego griego
Torres de asedio
Máquinas de guerra
Inteligencia naval
Syrianos
14. ESPECTÁCULOS
Naumaquias
Otros espectáculos
15. BELLUM PIRATICUM
El origen

Abordando el Mediterráneo
Naves piratas
Teuta. El azote ilirio
Los piratas cilicios
El secuestro de César
El despertar
Pompeyo. El azote romano
El Principado
El Bajo Imperio

PARTE 2. IMPERIUM MARIS
16. LA ARMADA REPUBLICANA
Primer tratado con Cartago
Segundo tratado con Cartago
La Guerra Pírrica
La Primera Guerra Púnica (264-241 a. C.)
La guerra de los Mercenarios (241-238 a. C.)
Roma transmarina
La Segunda Guerra Púnica (218-201 a. C.)
La guerra romano-siria
La Tercera Guerra Púnica (149-146 a. C.)
Las guerras mitridáticas
La Marina tardorrepublicana
Bellum Siculum (37-36 a. C.)
Bellum Actiacum (31 a. C.)
17. LA ARMADA IMPERIAL
Un nuevo comienzo
Classis Misennensis
Classis Ravennatis
Classis Pannonica
Classis Moesica
Classis Germanica
Classis Alexandrina
Classis Syriaca
Classis Britannica
Classis Pontica
Et cætera
Coste de la Armada
Navegando en el Principado
La conquista de Arabia Felix (25 a. C.)

El año de los Cuatro Emperadores (68-69 d. C.)
La Armada en los ss. II-III d. C.
La Armada en los ss. IV-V d. C.
CONCLUSIÓN

Anexo 1. Peculiaria Maria

Anexo 2. Urinatores

Anexo 3. Monstrum Maris

Anexo 4. Caput Nili

Anexo 5. Fortes Fortuna Iuvat

Anexo 6. Elephantis Mari

GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS

FASTI NAVALES

BIBLIOGRAFÍA

Para ti Cristina
y para todas vosotras.
Para que ni la mayor de las tormentas
os haga nunca perder el rumbo hacia el puerto.

INTRODUCCIÓN

Soy el amo del mundo, pero la ley es el amo del mar.
Antonino Pio (Dig. 14. 2. 9)

Roma siempre ha sido una potencia económica, política y militar estrechamente relacionada con la tierra. Los romanos temían el mar, y solo decidieron afrontar sus peligros cuando no existía otra alternativa para cumplir sus deseos expansivos y derrotar a quien se opusiera a ellos.

Estas son algunas de las ideas defendidas por importantes especialistas. Aceptadas hasta convertirse en verdades universales imposibles de cuestionar. No en vano, muchos de los más destacados ensayos sobre la historia de Roma apenas incluyen unas líneas a su relación con el medio acuático, y aquellos específicamente centrados en el ámbito militar tan solo le dedican un pequeño capítulo, si lo hacen, cuando nos encontramos ante más de un milenio de constante interacción. De hecho, su mención responde normalmente al interés por ofrecer un relato más «completo», tratando de evitar el error que supondría su total omisión. Por ese motivo, su lectura genera en nosotros el sentimiento de encontrarnos ante un aspecto secundario, cuya presencia en el relato se convierte en forzosa, obligatoria para entender mejor decisivos episodios como las guerras púnicas, pero nada más. Acometer la tarea de otorgarle el valor que realmente merece el estudio de la Marina romana parece haber supuesto para sus responsables un esfuerzo equiparable al que ellos mismos asocian a los propios romanos en cuanto a su interés por el ámbito marítimo. Se han convencido de que para ellos no era más que una anécdota, un aspecto necesario pero menor de su historia. Roma fue siempre una potencia terrestre, la idea que se repite directa o indirectamente para justificarlo todo. Nada más lejos.

Esa idiosincrasia tiene una explicación sencilla. Su origen se encuentra en muchos de los autores clásicos cuyos textos se han

convertido en imprescindibles para el estudio de la cultura romana. Ellos mismos lo pensaban o, al menos, eso quisieron hacernos creer.

Uno de los problemas fundamentales para la investigación histórica tiene que ver con el tratamiento y análisis de nuestras fuentes. La necesidad de otorgarle a la Marina romana el valor que realmente se merece no solo requiere un conocimiento exhaustivo, sino que obliga a desarrollar un punto de vista crítico y necesario para entender sus objetivos y motivaciones. Las razones por las que realmente decidieron transmitir aquello que nos cuentan y, sobre todo, cómo y por qué nos lo cuentan. Muchas veces, ese carácter crítico se reduce al intento por buscar la respuesta a esas preguntas mediante aspectos tan superficiales como el origen étnico o la condición social de nuestro interlocutor. Pero hay mucho más. Es necesario entender que lo narrado y, sobre todo, la forma en que se nos ofrece responden a diversos objetivos específicos, muchos de ellos subyacentes, los cuales obligan a llegar más lejos o, al menos, tanto como nos sea posible a partir de la reducida cantidad de información con la que a veces contamos. Y, principalmente, nunca olvidar que nos ofrecen su opinión, personal e interesada, que no tiene por qué ser la imperante en aquella época, al igual que ha sucedido siempre.

Buen ejemplo de ello lo encontramos en el propio Polibio cuando afirma que los romanos nunca se interesaron por el medio acuático hasta que la necesidad de enfrentarse a la principal potencia naval del Mediterráneo occidental, Cartago, les obligó a ello durante la Primera Guerra Púnica, y cuando lo hicieron, solo su determinación les permitió obtener una esforzada victoria. Se trata de una opinión clara y directa, que aparentemente ofrece pocas interpretaciones, pero ¿por qué quiso compartirla? La respuesta más sencilla sería, simplemente, defender que tan solo trataba de afirmar la verdad. Por supuesto no se trata de negar la evidencia o, al menos, de poner en entredicho cada una de sus palabras, pero es necesario descubrir su verdadero valor y los motivos que le llevaron a transmitirnos esta opinión. Hoy sabemos que la relación entre los romanos y el mar había comenzado ya mucho antes del primer conflicto bélico con los púnicos. En ese momento Cartago era la primera potencia marítima del Mediterráneo occidental. Ni siquiera los propios atenienses habrían podido rivalizar con los púnicos en el

mar, un hecho que arroja pocas dudas. No obstante, y como bien sabemos, la historia la escriben los vencedores, y muchas veces ese es el principal problema. Sin duda, los púnicos habrían tenido mucho que decir sobre las palabras de Polibio, pero quizá jamás conozcamos su versión.

Los autores romanos tenían una misión clara y principal que nunca olvidaron: ensalzar las virtudes y hazañas de Roma. No en vano incluso cuando determinados personajes son claramente denostados por sus actos o decisiones, en muchas ocasiones esta imagen responde a la necesidad de otorgarles un carácter negativo mucho mayor del que probablemente tuvieron, ya que de ese modo los éxitos de sus sucesores adquieren una nueva dimensión. Lo mismo sucedió en cuanto al relato de la Primera Guerra Púnica, donde las constantes afirmaciones al increíble poder naval de Cartago frente a la ausencia de tradición marinera entre los romanos otorga aún más mérito a la victoria. Por supuesto, la grandeza del vencedor es tanto más importante cuanto lo fue el peligro que representaba su oponente, que acabó derrotado a pesar de todo. De ese modo, si Polibio presenta a los romanos poco menos que como un pato frente a un tiburón, su victoria no puede por menos que entenderse como una hazaña digna de convertirse en leyenda.

No debemos exagerar. La Armada romana no podía compararse con el poder marítimo que Cartago era capaz de movilizar al inicio de la guerra, pero Roma tampoco había descubierto la existencia del mar en ese momento, y disponía de los recursos y la tenacidad necesaria para anular rápidamente esa desventaja inicial, como así lo hizo gracias al desarrollo de su Armada y de elementos como el *corvus*. Incluso la experiencia acumulada por los marineros cartagineses frente a sus homólogos romanos sirvió de poco, ya que el Senado se encargó de poner sus naves en manos de las no menos hábiles gentes de mar provenientes de sus aliados costeros. Y la aparente menor calidad de sus embarcaciones desapareció cuando los romanos se apoderaron de una nave púnica para construir su flota a partir de ese modelo. De hecho, esta última anécdota más parece también una forma de ensalzar su habilidad y destreza para incorporar rápidamente todo aquello que pudiera ayudarles a alcanzar la victoria, puesto que esa tecnología era ya bien conocida

en la Antigüedad. No habría sido difícil para los romanos producir naves similares sin necesidad de esperar a la ayuda de la «Divina Providencia», si es que realmente no contaban ya con ellas.

Se trata este solo de un ejemplo que nos ayuda a ilustrar la necesidad de poner en duda toda la información disponible, de manera que podamos extraer de ella lo realmente útil y cierto. De otro modo apenas nos convertimos en meros transmisores de las ideas que los propios clásicos quisieron inculcar a su audiencia, y la labor del historiador debe ir más allá.

Desde su misma fundación, Roma estaba vinculada al medio acuático a través del Tíber, el mismo curso de agua donde fueron abandonados Rómulo y Remo, sin ir más lejos. De hecho, es el primer elemento con el que ambos tomaron contacto antes que con la propia tierra. Es más, la ciudad se encontraba lo suficientemente cerca de su desembocadura como para beneficiarse de los recursos y el desarrollo económico que podía proporcionarles el acceso al mar, como habían demostrado los etruscos, pero lo suficientemente lejos como para evitar los peligros de las frecuentes incursiones piráticas que asolaron las costas del Tirreno durante siglos.

No obstante, existen muchas facetas de la Armada romana que obligan a utilizar casi exclusivamente las fuentes escritas como base fundamental para esta obra debido a la imposibilidad de comprobar arqueológicamente muchas de sus afirmaciones. La narración de combates navales y el especial interés que los clásicos demostraron en cuanto a enumerar las bajas sufridas por ambos bandos son especialmente importantes, no solo en cuanto al análisis de los recursos, potencial militar, etc., de los contendientes, sino por la certeza de situar con elevada probabilidad grandes pecios en los que descansan decenas, si no cientos, de embarcaciones hundidas durante el transcurso de las operaciones.

Más allá de los autores clásicos, también contamos con otro tipo de fuentes escritas, como los Anales (*Annales Maximi*), claves para obtener información acerca de la historia previa a la Primera Guerra Púnica. Se trata de escuetas menciones a los acontecimientos más sobresalientes que afectaron a la ciudad, a cargo del *Pontifex Maximus*, que mantenía su archivo ordenado cronológicamente para consulta de todos los interesados. Los *Fasti Consulares*, los *Fasti Triunphales*, compilados en época de Augusto

a partir de listas anuales de triunfos obtenidos por los magistrados victoriosos desde la fundación de Roma, o los *Acta Triunphorum*. La existencia de estos registros, junto con los relatos mencionados, ha propiciado igualmente la aparición de obras centradas exclusivamente en el uso de las fuentes literarias para el estudio de la Antigüedad. Es más, la «supuesta» ausencia de elementos arqueológicos relacionados directamente con el ámbito naval se ha llegado a presentar como excusa para defender la imposibilidad de realizar un análisis transversal y comparativo de las fuentes existentes.

Existen pocas dudas sobre la enorme importancia que supone el descubrimiento de restos arqueológicos para nuestro conocimiento sobre el Mundo Antiguo. La arqueología se ha convertido en una disciplina esencial que permite no solo validar o refutar teorías o afirmaciones previas, sino también obtener datos acerca de aspectos nunca mencionados en otros contextos. De hecho, un estudio serio sobre la Marina romana no puede por menos que tener en cuenta la gran cantidad de restos materiales relacionados directamente con su historia. Nos referimos al descubrimiento de puertos, astilleros, almacenes, etc. Es más, existe en su seno una disciplina directamente dedicada a la constante interacción establecida entre el ser humano y el elemento acuático, como es la arqueología subacuática. Desde sus inicios, se ha desarrollado enormemente en los últimos años, estrechamente ligada a los avances tecnológicos que posibilitan la actuación y registro del fondo marino en condiciones adecuadas para iniciar una excavación que garantice el rigor y la veracidad de los datos obtenidos.

No obstante, aún queda mucho camino por delante. El estudio del mar presenta características particulares en cuanto al resto de ámbitos relacionados con la historia antigua. El ser humano ha generado una enorme cantidad de restos materiales que, en gran medida, muestran una característica común: descansan bajo el agua. Buques de guerra, mercantes, pesqueros que terminaron sus días formando pecios en las profundidades del Mediterráneo o el Atlántico, puertos cuyos malecones, faros y rompeolas señalaban el acceso de ciudades, hoy convertidos en zonas de buceo recreativo.

De hecho, los yacimientos subacuáticos conocidos en la Antigüedad son mucho más numerosos de lo que podemos

imaginar. Las dificultades para su descubrimiento y conservación en este medio son evidentes, pero no solo eso. No debemos olvidar la dificultad para obtener los recursos económicos necesarios que permitan afrontar el elevado coste de los medios materiales imprescindibles para emprender una excavación submarina, así como la colaboración de expertos que aseguren el éxito de la labor realizada. Por ese motivo, apenas se han realizado actuaciones de este tipo en un porcentaje casi anecdótico frente a los yacimientos registrados. Y muchos de ellos ni siquiera han podido llegar a completarse aún. Esta situación nos da una idea de los problemas existentes y de la gran cantidad de información que aún nos queda por conocer. No en vano entre todos los yacimientos conocidos ninguno de ellos pertenece a un navío de guerra perteneciente a cualquiera de las potencias marítimas de la Antigüedad.

La detección de navíos hundidos es básica para este campo de estudio, no solo por los datos que pueden aportarnos en cuanto a su diseño, dimensiones, desarrollo, etc., sino también a través de otros elementos que acompañan a un naufragio, como la carga (en el caso de navíos mercantes), restos del aparejo, utensilios, etc. El medio acuático, bajo determinadas circunstancias, puede favorecer su conservación, pero, en la mayoría de los casos, la intervención de las corrientes, los cambios de temperatura, la profundidad, la acción de organismos xilófagos (que se alimentan de madera), etc., incrementa el coste de los trabajos y complica mucho su pervivencia. Sabemos que son miles los navíos griegos, romanos, cartagineses, fenicios, etc., que aún descansan en el fondo del mar esperando su oportunidad para volver a ver la luz del sol. No en vano, sabemos que existían más de 3000 puertos operativos en el Mediterráneo en torno al s. IV a. C., y serían muchos más posteriormente, lo que nos da una idea de la cantidad de naves comerciales y militares que surcaban sus aguas cada día.

De forma añadida, el material epigráfico relacionado con nuestro tema de estudio ha resultado de gran utilidad en diversos aspectos. Principalmente se trata de piezas funerarias encargadas por oficiales, marineros, comerciantes, etc., que aportan datos sobre sus cargos, destinos, tiempo de servicio, etc., y a veces incluyen elementos figurativos que muestran uniformes, armas, entre otros, cuyos detalles no es posible conocer a través de otras fuentes.

También se han conservado inscripciones asociadas a monumentos navales, como los *rostra*, donde se recuerda el motivo de su dedicación.

En el ámbito numismático se han localizado multitud de piezas griegas y romanas que contienen elementos relacionados con el entorno acuático, preferentemente en el reverso, la mayoría de ellas dedicadas a la representación de navíos o deidades protectoras de la navegación. Aparentemente parecen aportar una información muy limitada, dado el escaso detalle de estas monedas, pero su existencia y aparición constante desde la época de los últimos reyes hasta los decadentes días del imperio, revela la existencia de una firme conciencia marítima mucho más arraigada de lo que las fuentes clásicas está dispuestas a reconocer.

La Marina romana se ha considerado siempre como un mero instrumento de carácter secundario al servicio de las todopoderosas legiones, a quienes se atribuye siempre, y en última instancia, el mérito de la victoria final. El mar se presenta como un contexto que se acometió sin más remedio y que, como parte de la capacidad romana para imponerse sobre sus enemigos, se conquistó igualmente y de forma irremediable, tal era el destino de Roma, apoderarse del mundo conocido (mares y tierras) tarde o temprano. No obstante, los romanos comprendieron pronto que la formación del imperio no iba ser posible sin el dominio del Mediterráneo y los mares que bañaban las costas de sus provincias, que la ley de Roma debía imponerse tanto en el agua como en tierra, para asegurar la paz y conquistar su seguridad, para el vital comercio marítimo que abastecía de víveres a la gran *Urbs* del Tíber.

El mar es mucho más. Su estudio no solo atiende al desarrollo de la Marina militar, sus naves, tripulaciones, armas, etc., sino que alcanza a los astilleros, puertos, canales, almacenes y demás infraestructuras creadas para su servicio, así como el desarrollo de materiales de construcción y sistemas logísticos adecuados. Asimismo se ocupa de los ingenieros, carpinteros y mano de obra destinada a la obtención de recursos y construcción de las embarcaciones, de los tripulantes y marineros adiestrados para surcar las aguas o los remeros capaces de suplir la acción del viento gracias a sus esfuerzos; de los medios logísticos para su reclutamiento, adiestramiento y manutención; del medio marino,

sus rutas, vientos, mareas, corrientes, y climatología para el transporte de mercancías, suministros, tropas y vigilancia de las costas; de la orientación a través de la astronomía, la cartografía y la exploración. Y un largo etcétera.

Solo hasta hace muy poco tiempo esta opinión general y fuertemente arraigada ha logrado comenzar a revertirse lentamente. Los historiadores actuales comienzan a otorgar al medio marino y a la Armada Romana el valor que, en realidad, siempre tuvieron. Pero aún queda mucho camino por recorrer, y esa es la idea que nos ha llevado a ofrecer esta obra. Cuando decidimos tratar un tema tan controvertido se plantearon numerosas dificultades. Cualquier estudio serio que trate de ofrecer una visión global sobre la Marina romana necesita analizar gran cantidad de información. La Armada romana se mantuvo activa durante más de un milenio en el Mediterráneo, el mar Negro, las costas atlánticas europeas, el mar del Norte, el mar Rojo e, incluso, la mayor parte de los más importantes cursos fluviales occidentales, como el Danubio, el Rin, el Mosa, el Ebro, etc. Es necesario poner en relación la información aportada por las fuentes con los distintos periodos de la historia a los que hacen referencia, de modo que sea posible ofrecer una obra ordenada y accesible que nos permita poner en duda los paradigmas inicialmente mencionados.

No voy a negar que esta obra sea la más ambiciosa a la que me he enfrentado hasta ahora. Un reto asumido con enorme ilusión y compromiso que espero cumpla con las expectativas del público o, al menos, le resulte de utilidad para profundizar en un tema tan escasamente tratado al que pretendemos otorgar la importancia que merece. Podemos encontrar algunas obras dedicadas a este ámbito en el mundo anglosajón, aunque las más importantes han quedado ya desactualizadas o nunca han llegado a ser traducidas al castellano. En otros casos se trata de estudios parciales, dedicados a ofrecer una foto fija de la Marina romana, republicana o imperial, que impide conocer su desarrollo a lo largo de la historia. En nuestro caso nos encontramos ante un estudio integral que parte desde sus orígenes y termina con su desaparición, del mismo modo que ya abordamos en su día la historia de las Cohortes Pretorianas.

Este ensayo se ha estructurado en torno a tres capítulos principales. En primer lugar no solo trataremos aspectos

relacionados con los principios básicos de la navegación en la Antigüedad, como el desarrollo de la cartografía, el conocimiento del medio a través de las corrientes, mareas, vientos y climatología en el contexto marítimo, las creencias, supersticiones o el comercio, sino también otras cuestiones importantes para la formación de la Marina romana, como la construcción y tipos de naves de guerra, la logística naval, las infraestructuras marítimas, tripulaciones, rutas, tácticas navales, etc. El conocimiento inicial de estos temas nos permitirá comprender mejor el origen y desenlace de los acontecimientos históricos que narraremos en los capítulos posteriores, las circunstancias que determinaron las decisiones tomadas o las causas de los conflictos navales entre distintas potencias durante el Periodo Republicano, al que dedicaremos el segundo capítulo, y la época imperial, protagonista del último. De ese modo podremos volver fácilmente a cualquiera de los aspectos esenciales de la Marina en la Antigüedad, si lo consideramos necesario para la comprensión del relato.

Esperamos que este esquema ayude a convertir esta obra necesariamente extensa en una lectura amena, sencilla y útil para el público. No nos queda más que recordar de nuevo, y sin género de duda, que la importancia del poder naval fue esencial en la formación y desarrollo del Imperio romano. Una certeza que se encontraba plenamente arraigada en la idiosincrasia de las clases dirigentes desde los tiempos míticos. El dominio del mar fue indispensable para consolidar la labor civilizadora del pueblo romano, germen de la cultura occidental, del mismo modo que los helenos previamente, gracias a su interés por la expansión marítima a lo largo del Mediterráneo.

PARTE 1. ROMA MARÍTIMA

1. NAVIGARE NECESSE EST

El amo del mar es el amo de todo.
Cicerón (Att. 10. 8, 4)

Avanzaba con paso firme entre el bullicio que miles de hombres generaban en el puerto siciliano de Lilibeo. A duras penas podían seguirle el paso los oficiales que lo acompañaban, cuando alcanzaron por fin la nave capitana. Sin pronunciar palabra, ascendió la rampa de embarque. Los sonidos de los marineros revisando las jarcias, los carpinteros reparando los toletes, los remeros desfilando hacia sus puestos…, nada parecía perturbarle. Ni por un instante había apartado la vista del horizonte mientras se acercaba a la proa. Allí se encontraba África, su destino, y el de todos los que le seguían. Escipión parecía dispuesto a nadar si los preparativos se demoraban aún más. No podía esperar para enfrentarse a Aníbal, el León de Cartago que tantos problemas había causado a los romanos. Retuvo con su mano el manto agitado por el fuerte viento repentino y apretó los dientes. Regresaría victorioso o no lo haría.

Es posible que Escipión sintiera algo así antes de desembarcar en territorio enemigo, donde el destino del Mediterráneo occidental se dirimiría en una sola batalla, Zama. Y no debió ser el único. Las vidas de los personajes más ilustres de la historia romana están inevitablemente ligadas al mar. Cesar se enfrentó a los piratas cilicios y empleó su flota para alcanzar Britania. Pompeyo se apoderó del Mediterráneo occidental con sus escuadras hasta derrotar a Mitrídates. Octavio no se habría convertido en emperador sin derrotar a Marco Antonio en Actium. Todos ellos y muchos más, de un modo u otro, se hicieron a la mar. Sin embargo, sus vidas, por importantes que fueran, no eran indispensables. Solo el control del mar se convirtió realmente en una necesidad vital para Roma.

Los oficiales, los marineros y los soldados podían sustituirse, las

naves reconstruirse cuantas veces fuera necesario, ningún riesgo era imposible de afrontar, pero Roma debía controlar el mar. Hubiera sido inviable mantener el control de las provincias mediterráneas sin la flota: las necesitaban para obtener los recursos que demandaba la ciudad, que además no podían transportarse por tierra. Eso justificaba cualquier sacrificio. Sin conquistar el mar, Roma nunca se habría convertido en el mayor imperio occidental de la Antigüedad, ni siquiera hubiera podido sobrevivir a sus más peligrosos enemigos.

Si recordamos las palabras que uno de sus más veteranos centuriones le dedicó a Marco Antonio poco antes de morir nadie lo diría, pues parecen tratar de incidir siempre en el apego de los romanos a la tierra:

> Uno de los centuriones que había estado luchando en muchas batallas bajo las órdenes de Antonio y que tenía su cuerpo cubierto de cicatrices, al ver pasar a Antonio le dijo: «¡General!, ¿por qué desprecias estas heridas y esta espada y tu esperanza la depositas en estos viles? ¡Deja a los egipcios y los fenicios que luchen en el mar! Solo danos una tierra sobre la que podamos morir ante nuestros enemigos o podamos vencerlos».

Y, sin embargo, dos de los acontecimientos míticos más importantes de la historia de Roma se relacionan con su propia fundación, mostrando una clara conexión con el medio acuático: el abandono de Rómulo y Remo en el Tíber y el desembarco del troyano Eneas en el Lacio. Roma estaba destinada a desarrollar una Marina imponente y desempeñar un papel extraordinariamente activo en el mar, asumiendo así un verdadero carácter *marítimo*. Esta afirmación no coincide con la imagen estereotipada de la Antigua Roma, menos aún tras la fama que adquirieron sus legiones. Los propios romanos tenían pocas dudas sobre su vocación naval, sobre todo cuando su ciudad descansaba a orillas del Tíber, muy cerca del mar. El lugar escogido para su fundación no se decidió al azar. Su posición evitaba los peligros asociados a las ciudades costeras, al mismo tiempo que permitía la explotación de los recursos marinos y también el acceso a la ciudad de los grandes mercantes, capaces de remontar la suave corriente del Tíber navegable durante todo el

año.

Su interés por el medio marino queda patente muy pronto, cuando el cuarto rey de Roma, Anco Marcio, fundó la ciudad y el puerto de Ostia (s. VII a. C.) en la desembocadura del Tíber. Roma contaba con un excelente acceso al mar, y las instalaciones de Ostia permitían el acceso y resguardo de un número importante de naves comerciales, que podían descargar allí sus mercancías o remontar el río. Es más, el delta del Tíber se encontraba en pleno mar Tirreno, donde el comercio y la actividad naval bullían desde hacía siglos gracias, principalmente, a los etruscos. De hecho, el propio Anco Marcio arrebató a los etruscos el control de la colina del Janículo, que por entonces se encontraba en la margen derecha del Tíber, para construir allí una posición fortificada que le permitiría controlar aún más el tráfico fluvial, conectándola con la ciudad a través del Puente Sublicio.

Ya en aquel momento parece que la zona del Velabro actuó como puerto fluvial natural de Roma, pero debieron existir otros anclajes funcionales, como el que parece haber existido al otro lado del río, frente al Foro Boario, conocido como *Portus Tiberinus*. Su construcción corresponde al rey Servio Tulio, sexto rey de Roma (s. VI a. C.), quien sitúa cerca los templos de Fortuna et Mater Matuta y Portunus, la deidad tutelar del puerto romano. Sus instalaciones prestaron servicio durante siglos, pues sabemos que el censor M. Fulvio Nobilior se hizo cargo de su reacondicionamiento en el 179 a. C. No obstante, el enorme desarrollo que experimentó Roma durante el periodo republicano obligaba a la construcción de un nuevo puerto más adecuado al volumen de mercancías que llegaban a la ciudad, sobre todo teniendo en cuanta que el *Portus* Tiberino no podía expandirse más hacia el interior, y fue progresivamente abandonado tras la aparición del puerto de *Emporium*. En el 193 a. C., los cónsules Lucio Emilio Paulo y marco Emilio Lépido encargaron el que se convertiría en la principal instalación portuaria de Roma a partir de ese momento, gracias a su muelle de 500 metros de largo pavimentado con losas de mármol, sus oficinas y su gran almacén, conocido como *Porticus Aemilia*, desde el cual las mercancías se trasladaban al cercano distrito comercial del Testaccio. Este mantuvo su actividad hasta que se erigieron los puertos de Claudio y Trajano en Ostia, a partir de cuyo momento su

uso se redujo al depósito de materiales, especialmente de mármoles y, más tarde, de ánforas usadas para el transporte naval, cuyos fragmentos acumulados terminaron por generar la colina artificial de Monte Testaccio (54 m de altura por 1 km de diámetro).

El puerto de Ostia, erigido por Anco Marcio para el desarrollo comercial de la ciudad, se adaptó a partir del s. IV a. C. para convertirse en base de la Armada romana. A partir del conflicto naval con la todopoderosa Cartago, las instalaciones militares del puerto alcanzaron su máxima expresión, siendo como era necesaria la construcción constante de nuevos buques, el adiestramiento de tripulaciones y la acumulación de recursos para la flota. Sin embargo, a comienzos del Periodo Imperial, la acumulación de depósitos aluviales transportados por el Tíber había generado grandes bajíos en esa zona, limitando enormemente la capacidad portuaria de Ostia hasta que Claudio decidió erigir muy cerca el nuevo *Portus Augustus*, o simplemente *Portus*, como sería ampliamente conocido. Las instalaciones fueron finalmente inauguradas por Nerón, pero fue Trajano quien logró completarlas adecuadamente, hasta convertirlo en el mayor puerto del Mundo Antiguo.

De hecho, para Roma navegar siempre fue una necesidad «vital», y nunca mejor dicho, dado que casi desde su origen la ciudad requería de tal cantidad de suministros que habría sido imposible obtenerlos sin el concurso del comercio marítimo. No en vano cuando Roma aún no había logrado imponerse sobre sus vecinos en la península itálica, la difícil relación que siempre mantuvo con ellos habría hecho imposible obtener lo necesario por vía terrestre. Así, cuando el territorio romano comenzó a extenderse a costa de aquellos, su gran tradición mercantil no hizo sino adaptarse a los nuevos horizontes que se abrían ante ella, mientras el magistrado encargado de la *Annona* se aseguraba de mantener siempre abastecida la capital del imperio por vía marítima. Para ello, incluso contaba con autoridad para requisar las naves que fueran necesarias y disponer de los puertos romanos y aliados en caso de emergencia. Y es que con el paso de los siglos la ciudad creció de forma tan desproporcionada que ni siquiera todos los recursos de la península itálica eran suficientes para satisfacer sus necesidades, por lo que el transporte marítimo de recursos se convirtió en un factor esencial a

lo largo de toda su historia.

No cabe duda de que esta situación había generado, desde muy temprano, una fuerte e insaciable vocación comercial entre los romanos, pues esta actividad se había convertido en una inagotable fuente de ingresos. Por ese motivo, se había generado la necesidad de controlar las rutas comerciales y garantizar la seguridad de toda actividad marítima frente a la amenaza de las potencias enemigas o el peligro tradicional que representaban los piratas. Roma era la patria de la ley y, por tanto, el medio acuático no permanecería ajeno a su jurisdicción. Sin embargo, los romanos entendían toda masa o curso de agua como un «bien común» (*res communes omnium*) que, por tanto, se regía por el principio de libre uso y explotación (pesca). Es más, se permitía, incluso, la realización de obras costeras para el aprovisionamiento de piscinas, piscifactorías, etc., de uso particular y empresarial, así como la construcción de viviendas y otras edificaciones en la franja costera siempre que no vulneraran los derechos de terceros.

Esa estrecha relación que los romanos desarrollaron con el medio acuático desde su mismo origen alcanzó, como no podía ser de otro modo, a los propios individuos. Todos los jóvenes aprendieron a nadar muy pronto, pero también a realizar diversos trabajos bajo el agua, desarrollando la técnica de la apnea tanto para fines militares como civiles.

Roma se encargó de dotar a su Armada de todo lo necesario, pero principalmente cuando fue necesario. La aparición de potencias navales rivales fue su verdadero estímulo para el desarrollo de una poderosa flota. Mientras, Roma mantuvo solo las naves suficientes para asegurar el control de sus dominios. Al inicio del Periodo Imperial, estos alcanzaban tal extensión que se hizo necesario desarrollar un nuevo sistema cuando ya todo el Mediterráneo, el mar Negro y los más grandes cursos fluviales de occidente les pertenecían. Augusto fue el impulsor de una nueva política de creación de flotas imperiales asignadas a distintos sectores para su dominio, vigilancia de las fronteras, protección del comercio y vigilantes del respeto a la legalidad en el mar. En esta paz duradera que se había establecido el comercio marítimo era un fuerte impulso a la construcción naval, la creación de nuevos puertos, la expansión de los antiguos, la mejora de la red de balizas

y la infraestructura naval.

Los romanos lograron navegar todos los mares y océanos conocidos, bajo cualquier condición climática. Sus naves demostraron siempre los enormes avances desarrollados en la ingeniería naval, no solo en el ámbito comercial o militar, sino también en el transporte de enormes obeliscos egipcios o en la creación de verdaderos exponentes del lujo más refinado, como se aprecia en las naves de Nemi. Sus marineros se convirtieron en los más diestros conocidos. Sus extensos canales y túneles desafiaban a la propia naturaleza. Sus puertos construidos mediante las más avanzadas técnicas maravillaban a propios y extraños aun desde la lejanía del mar, allí donde poco a poco se perfilaban en el horizonte los enormes rompeolas o los imponentes faros que contribuían a la seguridad de quienes decidían surcar las aguas.

2. EL MAR. ¡SOLO LA MAR!

La ola impetuosa levantada por el viento cae desde lo alto sobre la ligera nave, llenándola de espuma, mientras el soplo terrible del huracán brama en las velas y los marineros tiemblan amedrentados porque se hallan muy cerca de la muerte, de tal modo vacilaba el ánimo en el pecho.
Homero (Il. 15. 625)

El mar. La mar. El elemento que da la vida, pero también la quita con la misma facilidad. Sus misterios provocaron la admiración del ser humano desde tiempos inmemoriales, pero también el miedo a lo desconocido. El miedo a algo tan inconmensurable que no era capaz de comprender en toda su magnitud. Que inspiraba respeto, pero también parecía llamarnos alimentando nuestra fascinación por descubrir todo lo que ocultaba y podía ofrecer, fuera cual fuera el riesgo. Estaba allí, esperándonos, teníamos que ir y respondimos a su canto.

El océano, por su parte, era un lugar indefinido, privado de límites, irreal, infinito y peligroso para la navegación por la presencia de monstruos marinos. Los primeros marineros intrépidos debieron sentir en su espíritu un aliento divino que les impulsaba a realizar acciones temerarias, esperando como recompensa el maravilloso botín que sin duda aguardaba a quienes tuvieran el valor de alcanzarlo, así como la gloria de haber llegado donde ningún otro lo había hecho, aun cuando existía un gran riesgo. Si el mar así lo decidía, desaparecerían sin dejar rastro alguno, ni prueba de su carácter intrépido. Nada ni nadie los recordaría jamás, y ni tan siquiera podían albergar la certeza de alcanzar el reino de ultratumba tras morir en aquel extraño lugar.

Y, sin embargo, ni siquiera el terror más absoluto fue suficiente para impedir al ser humano la conquista del medio marino.

A lo largo de la Antigüedad, las naves romanas fueron capaces de surcar mares, ríos, lagos y océanos, incluso navegaron en estanques artificiales para el disfrute de la plebe durante las

naumaquias. No obstante, si hubo un lugar que consideraron propio fue el *Mare Nostrum*, el Mediterráneo. Un enorme cuerpo de agua que apenas los 14 km que separan el estrecho de Gibraltar le impiden convertirse en un mar interior que alcanza 2,5 millones de km. Tiene una longitud máxima de unos 3900 kilómetros y una anchura máxima de 1600 kilómetros sin contar las cifras del mar Negro. En longitud, se extiende desde 6°W en el estrecho de Gibraltar hasta 35°E en la costa de Levante; en latitud, desde 31°-37°N en la costa norte de África hasta c. 46°N en el Adriático. Se divide en dos cuencas principales, la occidental y la oriental, por una cresta de fondos marinos desde Sicilia hasta el cabo Bon, en Túnez.

Durante el Neolítico, el nivel del mar era mucho más bajo, de modo que las costas mediterráneas presentaban una morfología muy diferente a la de hoy. Sin embargo, en el III milenio a. C., los mares y océanos se elevaron, y el Mediterráneo alcanzó una altura más cercana al nivel medio actual. No obstante, en algunos lugares se han producido cambios geomorfológicos locales dentro de la zona costera, causados por movimientos tectónicos, erosión, sedimentación y, en mayor medida, por la acción del ser humano. Se cree que los vientos estacionales, los vientos locales, las brisas terrestres y marinas y los flujos de corrientes propios del I milenio a. C. fueron solo ligeramente diferentes a los actuales. Por tanto, de manera general, los marineros de aquella época se enfrentaron a unas condiciones ambientales similares a las que conocemos.

Clima

Para las actividades terrestres, el entorno físico se ha convertido en un factor determinante que ha marcado el curso de la historia. Sin embargo, para los navegantes, pescadores, comerciantes marítimos y todos aquellos cuyo modo de subsistencia depende del mar, el carácter del medio ambiente marino siempre ha prevalecido. El clima cambiante y su efecto en el estado del mar se convirtieron en la principal preocupación para la gente de mar, pues su efecto determinaba la posibilidad de navegar.

Hasta hace relativamente poco tiempo, se creía que desde el 7000 a. C., o incluso antes, el clima mundial había sido esencialmente el mismo que hoy. Sin embargo, ahora sabemos que

ha sido considerablemente más inestable. La reconstrucción del clima grecorromano solo se puede lograr mediante el análisis de materiales físicos y biológicos que actúan como un registro indirecto de las tendencias climáticas pasadas, los movimientos de glaciares, avances y retiros de la línea de bosques, dendrocronología, polen, turberas o isótopos estables. Al comparar y contrastar los distintos registros se puede construir una amplia descripción de las diferentes fases climáticas que han afectado al Mediterráneo a lo largo de la historia y parece que, durante los últimos miles de años, la región ha experimentado una serie de fluctuaciones climáticas. Entre el V-II milenio a. C. el clima de Europa parece haber sido posglacial, con temperaturas ligeramente más bajas que promedian apenas 2-3 ˚C menos que las del presente. Sin embargo, desde la temprana Edad del Hierro hasta el 200 a. C., el clima europeo pasó a ser más frío y húmedo, con mayores precipitaciones y nubosidad. El frío se extendió al otoño y la primavera, aumentando el número de bajas presiones o borrascas, lo que trajo consigo un incremento en la frecuencia de vientos fuertes y otras condiciones de navegación desfavorables. Incluso, vientos regionales como los etesios del Egeo también pueden haber soplado con más fuerza que en la actualidad. Solo durante todo el Periodo Republicano Tardío e Imperial de la historia romana volvió a iniciarse una fase climática más cálida hasta el s. VI d. C. Los veranos fueron más largos y propicios para la navegación que durante los periodos Arcaico y Clásico.

Como es lógico, los patrones climáticos del Mediterráneo cambian según las estaciones, y esta circunstancia originó la creación de los calendarios marinos grecorromanos, específicamente diseñados para adaptarse a las condiciones marítimas imperantes en cada momento. A finales del s. VII a. C., Hesíodo aconsejó restringir la navegación marítima a cincuenta días entre julio y agosto; más tarde, en el s. IV d. C., Vegecio extendió ese periodo desde junio a septiembre, afirmando que intentarlo entre el 15 de marzo y finales de mayo, así como entre el 15 de septiembre y el 15 de noviembre era arriesgado. Entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo, asegura, los mares estaban cerrados (*Mare Clausum*). Sus opiniones han sido consideradas como la base para entender la temporada de navegación principal durante la Antigüedad, aunque veremos que

realmente no fue así.

El clima del Mediterráneo tiene un patrón estacional pronunciado según el cual en verano predominan las condiciones cálidas y secas, mientras que los inviernos son generalmente suaves y húmedos, separados por las relativamente cortas estaciones de primavera y otoño. Esto se debe a los movimientos de los grandes sistemas de presión que, aunque situados fuera de la región mediterránea, influyen de manera determinante en el patrón estacional y el régimen climático. Al inicio del verano, el sistema subtropical de altas presiones del Atlántico norte se mueve hacia las Azores y se extiende sobre la Europa occidental; al mismo tiempo, el sistema de bajas presiones indo-persa, ubicado sobre Pakistán, gobierna la mitad oriental del Mediterráneo. Ambos sistemas de presión proporcionan periodos estables y prolongados de buen clima en el Mediterráneo durante el verano y gobiernan la dirección de los vientos. Los veranos son largos, calurosos y con buena visibilidad gracias a las largas horas de luz, así como la escasa lluvia y nubosidad, con cielos generalmente despejados y las altas temperaturas. La presencia del anticiclón de las Azores genera vientos de componente norte que afectan a la cuenca occidental del Mediterráneo, y lo que sucede en la cuenca oriental debido a la rotación del aire en el sentido contrario a las agujas del reloj alrededor del sistema de bajas presiones Indo-Persa.

Durante el invierno, el anticiclón de las Azores se desplaza hacia el suroeste hasta perder su influencia sobre el Mediterráneo, mientras que su homólogo en la cuenca oriental se disipa. En consecuencia, la imagen climática es muy diferente, cuando la región está usualmente ocupada por un canal que divide el punto de contacto entre el viento polar del norte y el aire más cálido, ligero y tropical que llega desde el sur. El desarrollo de sistemas de depresión que alcanzan el Mediterráneo desde el este provoca vientos fuertes y racheados capaces de generar violentas tormentas y gran oleaje, aumento de la nubosidad y abundantes precipitaciones. Aunque estas condiciones no alcanzan los estándares del Atlántico Norte, sin duda explican la opinión de Hesíodo y Vegecio, aunque tampoco podemos afirmar que el clima del Mediterráneo no hubiera sufrido variaciones durante los más de mil años que separan a ambos autores. De hecho, los antiguos

navegantes eran capaces de pronosticar el clima con gran certeza gracias a la observación de las nubes, el viento, el mar e, incluso, el comportamiento de las aves marinas para obtener indicaciones útiles.

A pesar de ello, el Mediterráneo todavía se considera como una entidad climática única. No obstante, está lejos de ser meteorológicamente uniforme, ya que sus diversas costas y mares registran condiciones climáticas muy diversas. La topografía de la cuenca mediterránea, especialmente sus costas montañosas del norte y oeste que canalizan los vientos a través de valles, estrechos y puertos de montaña, dicta la naturaleza y dirección de los vientos principales que alcanzan el mar, origen de los vientos regionales. Por lo tanto, los navegantes pueden encontrar condiciones de navegación desfavorables o, incluso, peligrosas en determinados lugares, frente a la relativa seguridad que otros pueden ofrecer en el mismo momento, debido a factores como la velocidad y dirección del viento, la nubosidad, la lluvia y la visibilidad. Las condiciones climáticas varían tanto que los consejos y la legislación relacionados con la temporada de navegación grecorromana no pueden aplicarse de forma generalizada. Como resultado de la topografía de la cuenca mediterránea, el movimiento de las bajas presiones en toda la región está lejos de ser uniforme. El Mediterráneo es el área más activa del mundo en la producción de zonas de borrascas, las cuales tienden a formarse en regiones específicas, principalmente alrededor de Chipre, el mar Jónico, en áreas del golfo de los Leones y el golfo de Génova, y existe una considerable variación regional en la frecuencia con la que estos sistemas suelen afectar a diferentes lugares dentro de la cuenca mediterránea en distintos momentos, sobre todo durante la primavera y el invierno. Los marineros que operaban en las áreas a través de las cuales viajan regularmente las depresiones se vieron obligados a lidiar con mayores peligros que quienes actuaban lejos de esas rutas.

Los datos meteorológicos modernos también resaltan los peligros para los buques que permanecen en el mar Negro más allá de fines de septiembre y principios de octubre. Después de un breve periodo de transición otoñal comienzan a surgir rápidamente densas cubiertas de nubes, bancos de niebla, temperaturas extremadamente frías y fuertes borrascas tormentosas de magnitud y duración

superior a las que suelen experimentar los marineros que navegan en el Mediterráneo.

Vientos

Los vientos eran considerados por muchos pueblos antiguos como «soplos de los dioses» y a menudo se ofrecían sacrificios para que fuesen propicios a los navegantes o no azotasen con inclemencia. Las embarcaciones a vela aprovechan el viento como fuerza motriz, de modo que la velocidad y la dirección del viento determinaban el estado del mar, permitiendo emprender la travesía con relativa seguridad o en condiciones desfavorables. Además, la ausencia de mareas significativas y la escasa fuerza de las corrientes generales en el Mediterráneo otorgan mayor importancia a la acción del viento. Las características topográficas del Mediterráneo, cerrado por tres continentes diferentes, con un océano abierto al oeste, montañas al norte y desiertos al sur y al este, junto con el calentamiento diferencial de la tierra y el mar, afectan enormemente a las corrientes de aire que surcan sus aguas.

Para los marineros antiguos que se aventuraban fuera de la vista de la costa, o para los navegantes costeros capturados en el mar con poca visibilidad, los vientos generales y regionales podían usarse como indicadores de dirección, pues eran bien conocidos. Cada viento tiene su personalidad, capaz de mostrarse claramente a un marinero experimentado que ha desarrollado la habilidad de reconocerlos a través de las características distintivas dictadas por las diferentes regiones sobre las que han viajado. Sus peculiaridades se forman a partir de elementos como los niveles de polvo, humedad y precipitación transportados por el aire, su temperatura e, incluso, los olores que transmiten a través del Mediterráneo.

Como resultado de las fluctuaciones climáticas asociadas al Mediterráneo, algunas regiones eran mucho más propensas a experimentar borrascas intermitentes o cambios importantes en la fuerza de los vientos que otras. De hecho, la compleja geografía de las regiones costeras también desempeña un papel destacado en cuanto a la fuerza y dirección de los vientos. La naturaleza montañosa de la costa septentrional canaliza el aire frío que llega al Mediterráneo desde el norte, creando vientos regionales característicos que, en ocasiones, alcanzan enorme fuerza, incluso

llegando a velocidades propias de un ciclón, como sucede a veces en el norte del Adriático debido al viento conocido como Bora. En el Jónico, sabemos que la fuerza del Gregal (en dirección NE) fue la culpable de desviar la nave que transportaba a san Pablo hacia Roma, y lo mismo sucede con los Etesios en el Mediterráneo oriental o con el Mistral en la cuenca occidental. De hecho, incluso en un mar relativamente pequeño y confinado como el Egeo existen fuertes contrastes en la velocidad del viento para las distintas regiones que componen sus costas al entrar en contacto con los fuertes vientos cálidos provenientes del norte de África. La costa norteafricana presenta un régimen de vientos fuertes mucho más elevado que en la mayoría de las regiones del Mediterráneo, no solo durante el invierno.

La influencia de los vientos suele ser mucho más destacada en invierno, aunque la enorme extensión del Mediterráneo presente una elevada variación interregional donde los vientos soplan de manera muy desigual. Tales variaciones interregionales deben haber tenido una gran incidencia en la navegación estacional de los navegantes, aunque veremos que esta no llegó nunca a interrumpirse como afirman Hesíodo y Vegecio. El riesgo sin duda era mucho mayor, pero la navegación nunca es una actividad completamente segura, incluso en las regiones del mar donde predominan vientos suaves. Es más, si bien durante los meses de verano el Mediterráneo presenta una menor frecuencia de vientos fuertes, algunas regiones aún manifestaban condiciones adversas en ese momento, como sucedía con el Mistral en el golfo de los Leones. Potentes vientos azotaban el Mediterráneo central, entre la costa del norte de África y las costas de Sicilia e Italia en época estival. De hecho, una buena parte de las enormes pérdidas que sufrió la flota romana durante la Primera Guerra Púnica se debió a sus efectos. Polibio menciona el hundimiento de 284 buques de guerra en el 255 a. C. y 150 naves más en el 253 a. C., que navegaban por aquellas regiones en pleno verano.

El régimen de vientos ligeros y bien definidos del verano mediterráneo tiende a ser estable y regular; sin embargo, desde fines del otoño hasta la mitad de la primavera, no solo aumenta la fuerza del viento en general, sino que hay mucha menos coherencia en la dirección, ya que los vientos tienden a cambiar con mayor

frecuencia de un punto a otro. Además, los vientos suelen variar de dirección sin previo aviso con mucha más frecuencia en invierno que en verano, lo que dificultó la predicción del clima y obligó a encontrar rutas seguras, incluyendo puertos para el refugio. Es más, no debemos olvidar que esta situación contribuyó a multiplicar los esfuerzos realizados por los marineros, quienes debían encargarse de ajustar las velas, cabos, etc., permanentemente y contar con los conocimientos necesarios para volver a su ruta si la acción del viento les había desviado de ella. La navegación en referencia al viento o al oleaje era mucho más difícil para los navegantes grecorromanos durante los cambios de los patrones de viento típicos durante el invierno.

La imprevisibilidad de los vientos invernales del Mediterráneo también debe haber sido físicamente exigente para la tripulación de un barco, obligando a los marineros a ajustar y recortar la vela constantemente en respuesta a los vientos cambiantes. Además, la falta de un patrón de viento estable también habría hecho difícil para los barcos mantener un itinerario fijo. Muchas regiones del Mediterráneo experimentan patrones de viento muy variables, incluso en los meses de verano. Por lo tanto, los antiguos navegantes que realizaban viajes de verano a muchas regiones del Mediterráneo occidental habrían requerido tecnologías y estrategias que les hubieran permitido lidiar con condiciones de viento tan inconsistentes y cambiantes. Sin embargo, la experiencia acumulada no solo les permitía superar estos obstáculos, sino incluso utilizarlos en su beneficio.

Los primeros navegantes pronto aprendieron que en verano los vientos predominantes del Mediterráneo soplaban desde Europa hacia el norte de África en dirección NS, aunque en determinadas zonas existían corrientes menores que podían aprovecharse para facilitar el camino inverso. Asimismo, desde los Pilares de Heracles (en el estrecho de Gibraltar), soplaba otra corriente de aire hacia el Mediterráneo que recorría el norte de África en sentido contrario a las agujas del reloj, arremolinándose en el golfo de Sirte, el Egeo, el Adriático y Levante hacia el norte. La mayor frecuencia de los vientos del este que soplan en las áreas de la costa levantina durante todo el invierno también puede haber alentado la navegación durante el invierno en un esfuerzo por aprovechar el

régimen de viento hacia el oeste. De hecho, esos viajes demuestran no solo la gran habilidad y experiencia de estos navegantes, sino también la avanzada tecnología empleada en sus embarcaciones, capaces de cruzar vastas extensiones de aguas abiertas, incluso en condiciones de nubes densas, fuertes lluvias y escasa visibilidad.

No cabe duda de que los navegantes del antiguo Mediterráneo se mantuvieron siempre alerta debido a tales condiciones. Y no solo eso, también especialmente ante la posibilidad de fuertes tormentas eléctricas que surgían de forma repentina, generando potentes vientos que podían cambiar bruscamente de dirección y rayos capaces de incendiar una nave si conseguían alcanzarla. Esta posibilidad era temida por los marineros, pues sus embarcaciones estaban totalmente construidas en madera y otros materiales altamente inflamables. Ese es el motivo por el cual se desarrollaron estrategias de navegación y embarcaciones resistentes capaces de hacer frente a vientos poderosos y mares agitados. En cualquier caso, escritores antiguos y modernos tienden muchas veces a exagerar aún más la fuerza del viento, la altura del mar y la amenaza de naufragio cuando nos ofrecen relatos de viajes tormentosos, buscando captar mejor la atención del público. Es más, en la mayoría de los casos, ni siquiera sabemos con certeza si cuentan con los mínimos conocimientos del arte marinero como para describirlas verazmente, ya que la mirada menos acostumbrada puede entender una brisa moderada como un vendaval. Incluso los marineros experimentados a menudo tienen a veces dificultades para evaluar las verdaderas condiciones de la mala mar en plena tormenta, llegando a sobreestimar la velocidad del viento o la altura de las olas. Todos ellos son factores a tener en cuenta para mantener siempre una visión crítica de las fuentes que manejamos. Un ejemplo claro de ello se encuentra en el naufragio del apóstol Pablo en un mercante egipcio que transportaba grano a la capital romana. La historicidad del relato ha sido puesta en duda recientemente, pues se trata de una historia destinada a enfatizar la naturaleza virtuosa del apóstol, su inocencia ante los cargos de que se le acusaba y el poder de Dios.

Las brisas marinas que se alternan diariamente también afectan a muchas áreas del Mediterráneo. Se trata de vientos costeros generados a lo largo del día cuando el Sol calienta la superficie

terrestre y, con ella, el aire, que por ello asciende siendo reemplazado por aquel procedente del mar que se mantiene más frio, generando brisas marinas que generalmente no se extienden más de 30 kilómetros de la costa. A mediados del verano, cuando las temperaturas son más altas, las brisas resultantes son más fuertes, activas desde unas pocas horas después de la salida del Sol hasta el ocaso, y soplando con más fuerza a primera hora de la tarde. Por el contrario, la caída en la temperatura durante la noche conduce al rápido enfriamiento de la tierra y el aire situado sobre ella, lo que provoca una inversión del flujo de aire; el aire ahora más denso sobre la tierra se desplaza hacia el mar y sopla durante toda la noche hasta el amanecer. Aunque este ciclo diario puede ocurrir durante todo el año, las temperaturas más altas del verano significan que las brisas marinas y terrestres regulares en el Mediterráneo generalmente soplan de abril a octubre. Tales vientos regulares habrían sido extremadamente útiles para los navegantes grecorromanos que realizaban viajes de cabotaje tanto durante el día como por la noche y en cualquier dirección, pues, incluso, estas brisas podían llegar a anular los patrones de viento regionales. Aunque la brisa marina durante el día a veces puede ser peligrosamente poderosa, este peligro generalmente se limita a las orillas del Mediterráneo meridional y oriental, que experimentan temperaturas más altas de verano. En su mayor parte, las brisas terrestres y marinas en la región mediterránea son generalmente ligeras.

Durante el verano, en general los pasajes hacia el este tenían viento fuerte a favor en mar abierto, frente a una ligera corriente adversa. A la inversa, los pasajes hacia el oeste tenían corriente favorable, pero vientos generalmente contrarios, especialmente en la cuenca oriental, incrementando la duración del viaje tras verse obligados a buscar las brisas marinas disponibles o permanecer anclados en el puerto en su ausencia. Aunque, en general, esta costa norte no era una costa de sotavento, había otros peligros que superar, especialmente cerca de los promontorios y estrechos, donde los vientos incrementaban su fuerza al ser canalizados por los accidentes geográficos cercanos, así como por la existencia de arrecifes, como en Mesina.

Por su parte, como consecuencia de las campañas de conquista

que permitieron a Roma obtener el control sobre la Galia y debido también a campañas concretas, como la protagonizada por Julio César en Britania (55 a. C.), los navegantes romanos tomaron contacto con las costas atlánticas de la Europa occidental. Estas presentaban unas condiciones climáticas considerablemente más peligrosas para la navegación invernal que las existentes en el propio Mediterráneo, sobre todo en zonas especialmente conflictivas, como el canal de la Mancha, que conecta la Galia, Britania, el Atlántico Norte y el mar del Norte. No obstante, y a pesar de ello, en este caso ni siquiera contamos con referencias al establecimiento de restricciones a la navegación durante el año.

Las diferentes direcciones y características distintivas de los vientos regionales del Mediterráneo se encuentran en el origen de la rosa de los vientos del Mundo Antiguo, en ocasiones compuesta por los ocho más importantes o a veces incluyendo doce. Esta se empleó, al menos, desde el s. IV a. C., como se aprecia en la torre situada en el ágora romana de Atenas. El astrónomo griego Andrónico de Cirro erigió allí una torre de mármol octogonal, colocando en cada uno de sus lados la imagen personificada de un viento. En lo alto de la torre erigió una pequeña columna de mármol y encima, la estatua de bronce de un Tritón con una vara en la mano derecha. También aplicó un dispositivo que hizo que la estatua girara sobre sí misma de acuerdo con el viento, deteniéndola en la dirección opuesta, de modo que la varilla siempre indicara la imagen del viento que soplaba: Bóreas (N), Kaikias (NE), Euro (E), Apeliotas (SE), Noto (S), Lips (SO) Céfiro (O), y Skiron (NO).

En la Antigüedad, los romanos consideraban la existencia de cuatro vientos principales que soplaban desde los puntos cardinales: el Solano (o Subsolano) desde el este, el Favonio desde el oeste (Céfiro), el Austro desde el sur y el Septentrión desde el norte. Isidoro de Sevilla indicaba que «cada uno de ellos tiene, a su vez, otros dos vientos de su misma procedencia. El Subsolano tiene, por el lado derecho, el "Vulturno", y por el izquierdo, el "Euro"; a la derecha del Austro sopla el "Euroaustro", y a la izquierda, el "Austroafrico"; el Favonio tiene el "Áfrico" a su derecha y el "Coro" a su izquierda; y, finalmente, el Septentrión tiene por su derecha al "Cierzo" y por su izquierda al "Aquilón". Estos son los doce vientos

que recorren con sus aires el globo terráqueo», y que pueden apreciarse en extraordinarias piezas, como el anemoscopio Boscovich, un disco de mármol encontrado en Roma (s. II d. C.) que en su parte exterior recoge los 12 vientos, destinando el resto de su superficie a la representación de un planisferio.

Mareas y corrientes

En general, el rango de mareas y corrientes está relacionado con los cambios en el nivel del mar y en la línea costera, pero no cabe duda de que las marejadas producidas en el Mediterráneo nada tienen que ver con el fuerte oleaje generado en el océano debido a su naturaleza virtualmente cerrada.

Las corrientes que fluyen alrededor del Mediterráneo también son generalmente más débiles de lo que son en las extensiones abiertas de los grandes océanos. La mayoría alcanza una velocidad que rara vez excede de 1 nudo (185 km/h), excepto cuando su velocidad aumenta por la influencia de vientos fuertes, o se canaliza a través de los estrechos. En el Mediterráneo, el agua circula generalmente en dirección opuesta a las agujas del reloj, un patrón que permanece razonablemente constante a lo largo del año con cambios estacionales muy localizados en la dirección del flujo de agua, como sucede en el Tirreno oriental durante el verano, donde las corrientes fluyen hacia el sur cerca de la costa.

Para los marinos grecorromanos que operaban en las costas del Atlántico o viajaban a la India a través del mar Arábigo, el estado de la marea fue un factor casi tan importante como el del clima. Sin embargo, en el litoral mediterráneo las mareas son irregulares y en muchas zonas apenas perceptibles. Solo en los estrechos de Gibraltar, Messina (Italia/Sicilia) y Euripo (Grecia) existen hoy corrientes de marea apreciables, y únicamente en la cabecera del Adriático y del golfo de Gabes (Túnez) los rangos de marea son superiores a un metro. Por el contrario, en las costas de Gran Bretaña, la marea varía en rango entre 1,5 y 14 metros dos veces al día. Esto no quiere decir que la gama de mareas en el Mediterráneo, por muy limitada que sea, no pudiera causar problemas a los antiguos navegantes. Según el mito, el *Argo* se quedó en tierra durante la marea baja en las aguas poco profundas del golfo de Sirte, mientras que, en 252 a. C., Polibio afirma que una flota

romana también quedó atrapada por la marea que retrocedía. Sin embargo, en su mayor parte, las mareas eran un factor de escasa importancia para la navegación en el Mediterráneo.

La colonización del occidente mediterráneo pronto demostró que existía una diferencia de altura entre el *Mare Nostrum* y el Atlántico que, desde el estrecho de Gibraltar, provocaba las corrientes dominantes en el Mediterráneo. Una de ellas entraba desde el estrecho y corría desde el norte de Sicilia hasta la costa occidental italiana, de allí hacia el sur de la Galia para terminar recorriendo la costa este y sur de Hispania. La otra avanzaba por el norte de África hasta el este del Mediterráneo, subiendo hasta la costa de Asia Menor hasta chocar con la corriente proveniente del mar Negro.

Como resultado de las altas tasas de evaporación de las aguas del Mediterráneo en verano, el mar requiere una fuerte afluencia de agua. Los ríos (principalmente, el Nilo, el Po, el Ródano y el Ebro) apenas reemplazan alrededor de un tercio de esas pérdidas, por lo que el equilibrio se logra gracias al aporte del océano Atlántico a través del estrecho de Gibraltar, mientras que, al mismo tiempo, su produce un flujo denso y altamente salino como intercambio a mayor profundidad. Los flujos de las mareas del Atlántico y la salida de agua procedente del Mediterráneo se oponen, aunque la fuerza del océano logra superar ese obstáculo generando casi permanentemente un flujo constante de masa acuática en dirección este, cuya velocidad puede variar entre 1 y 6 nudos. Sin embargo, en ocasiones la corriente de salida hacia el Atlántico puede ser tan fuerte que la corriente de entrada hacia el este casi cesa o llega, incluso, a revertirse en dirección oeste. Por su parte, debemos al agua aportada por los ríos Danubio, Don, Dniéper y Dniéster la reposición de las pérdidas sufridas en el mar Negro. El resultado de la salida hacia el suroeste del excedente generado pasa por el Bósforo y los Dardanelos creando una corriente hacia el mar de Mármara y el Egeo que suele alcanzar entre 4 y 7 nudos (7,4-13 km/h), alcanzando su velocidad máxima a finales de primavera y principios del verano.

Oleaje

«Tras haberlo lanzado una ola fuera de la nave mientras vaciaba la

sentina de un barco tirio de seis filas de remeros, una ola contraria lo devolvió al navío al golpearlo por el otro lado. Así se mezclaron el agradecimiento y el lamento de ese hombre desgraciado y feliz al mismo tiempo». Las palabras de Valerio Máximo (s. I a. C.-I d. C.) ilustran bien la fuerza que podían alcanzar las olas en el Mediterráneo. No en vano, Ovidio recuerda: «Mira las olas turbulentas, tienes motivos para temerlas».

El oleaje se genera a través de la acción del viento sobre la superficie del mar, pero también por otros factores que pueden afectarle, como la presencia de islas cercanas. Como resultado de esta relación entre la fuerza del viento y el estado del mar, el aumento de la frecuencia de los vientos fuertes que soplan a través del Mediterráneo en invierno propicia que sea en esta temporada cuando se producen las condiciones de oleaje más peligrosas de manera regular. En términos generales, solo las costas meridional y oriental del Mediterráneo registran una mayor frecuencia de grandes olas debido a los grandes vientos predominantes, mientras que la costa septentrional es mucho menos propensa a verse afectada, salvo excepciones.

Sin embargo, de nuevo la gran diversidad existente entre las distintas regiones del Mediterráneo propicia la existencia de distintos regímenes de oleaje en cada uno de sus sectores. La mayoría de regiones costeras registran olas de unos 2,44 metros o más al menos un día cada mes durante todo el semestre de invierno, mientras que en la costa africana se producen durante dos días o más debido a las marejadas generadas por los vientos dominantes del norte y el noroeste, que aumentan de tamaño a medida que avanzan hacia el sur. Solo los fuertes vientos y tormentas generadas durante el invierno en el golfo de los Leones, el canal de Sicilia o el golfo de Sirte han supuesto la aparición de grandes olas que alcanzan cerca de 3,6 m en esos sectores concretos durante al menos un día al mes. Olas de mayor tamaño son excepcionalmente raras en la región mediterránea, a excepción de las costas asociadas a la Cirenaica, donde se han registrado picos de 4,27 metros con cierta frecuencia.

De hecho, en las proximidades de esa región era donde operaban los miembros del *corpus navicularorumi africanorum* que fueron acusados de transportar cargamentos de la *anona* desde África a

Roma con un elevado riesgo, lo que propició el Edicto de Graciano (380 d. C.) mediante el cual se limitaba la temporada de navegación entre mediados de abril hasta finales de octubre.

No obstante, el régimen de olas del Mediterráneo oriental muestra que se producen tres periodos con oleaje más destacado, con dos cortas etapas de transición menos pronunciadas a lo largo de la temporada. Los picos de oleaje coincidentes con el invierno se originan a partir de la acción provocada por los fuertes vientos asociados a los sistemas de bajas presiones existentes en el área, mientras que en verano el oleaje alcanza solo un rango medio, y es más bajo en primavera y otoño.

No olvidemos que los marineros grecorromanos también operaban a lo largo del litoral atlántico, donde habrían tenido que lidiar con un oleaje considerablemente mayor y durante periodos más prolongados de tiempo. Las vastas extensiones de océano abierto propiciaban la aparición de grandes olas y mareas que podían multiplicar su incidencia en la costa occidental europea por acción de las tormentas, lo mismo que sucedía a los navegantes que atravesaban el mar Arábigo hacia el océano Índico durante la estación de los monzones.

En cualquier caso, esta correlación entre la velocidad del viento y la acción de las olas (que hoy se expresa en la escala de Beaufort) era bien conocida en la Antigüedad. Los experimentados navegantes grecorromanos eran capaces de pronosticar correctamente el clima, de manera que los viajes a corta distancia podrían haberse realizado en los intervalos entre los sistemas de bajas presiones invernales donde la altura de las olas no representaba peligro alguno en el Mediterráneo. Es más, los patrones de oleaje también les proporcionaban indicadores direccionales para determinar el curso, incluso en aguas abiertas alejadas de la costa, de modo que solo el desarrollo de los instrumentos de navegación hizo que se perdieran parte de estos conocimientos.

Nubes y niebla

Ambos tipos de acumulaciones son descritas por Vegecio en segundo lugar cuando enumera los peligros de la navegación mediterránea. Mientras que los cielos se presentan generalmente despejados durante el periodo estival, en invierno una densa capa

de nubes suele cubrir la mayor parte de la región. En meteorología, la octa es la unidad de medida que describe la nubosidad en un punto determinado, donde 0 corresponde a un cielo completamente despejado y 8 a uno completamente nublado. El promedio del Mediterráneo en verano apenas alcanza 1 octa, mientras que en invierno se estima entre 4-5 octas, lo que sin duda habría dificultado la orientación marítima nocturna siguiendo el firmamento y diurna según la posición del Sol.

No obstante, hemos de recordar que el Mediterráneo no presenta condiciones uniformes que generen los mismos problemas a los navegantes. El cielo invernal sobre el norte del Adriático se mantiene cubierto durante el 70-75 por ciento de los días; en la costa de Levante, entre un 45-60 por ciento, y en el sur de la Galia, en torno al 35 por ciento, por lo que la posibilidad de realizar viajes marítimos invernales a partir de la elevada experiencia marinera demostrada en la Antigüedad es más que segura. Es más, si tomamos como referencia el canal de la Mancha y el estrecho de Dover, allí la nubosidad en verano alcanza los mismos registros que en el invierno mediterráneo, por lo que podemos afirmar que los navegantes de la Antigüedad estaban más que habituados a viajar en esas condiciones y orientarse sin la mayor dificultad. De hecho, ni siquiera la posibilidad de precipitaciones debió suponer un gran problema. Solo en determinadas condiciones, cuando fuertes lluvias se unían a nieblas espesas en zonas próximas a la costa, la navegación podía resultar peligrosa.

El régimen de precipitaciones de la región mediterránea está relacionado con el carácter seco del verano frente al más húmedo del invierno y el otoño. No obstante, existe una enorme variación que no solo se manifiesta de forma estacional, sino también entre los distintos sectores en que se divide el Mediterráneo, de forma que existen zonas cuyos registros duplican o triplican los obtenidos en las zonas más próximas. Por ejemplo, la costa egipcia apenas alcanza un promedio anual de 50 l/m, frente a los 1000-1500 l/m que presenta la costa oriental del Adriático.

El inicio y finalización de las estaciones más secas y lluviosas son igualmente variables en el Mediterráneo. Ni siquiera es posible asignar un momento determinado aplicable a toda su extensión. De hecho, en las costas septentrionales las lluvias más intensas se

concentran a comienzos del otoño, mientras que en el Mediterráneo suroriental descargan entre diciembre y enero, y en la costa occidental, entre septiembre y octubre. No obstante, en otras regiones las precipitaciones anuales se depositan de manera más homogénea a lo largo del año, como sucede en el Adriático, donde los sistemas de bajas presiones descargan fuertes lluvias en todas las estaciones. Por su parte, en el mar Negro los niveles más altos de precipitaciones se registran, precisamente, en los meses de verano, mientras que el canal de la Mancha presenta unas condiciones similares al Adriático. Circunstancias como esta tampoco parecen haber impedido la navegación en la Antigüedad. Prueba de ello es el establecimiento de una de las principales flotas romanas en Rávena, situada en la costa nororiental de Italia, o la seguridad de que el comercio entre la Galia y Britania nunca se vio interrumpido.

Otro de los elementos que dificultaban la navegación invernal mencionado por Vegecio es la nieve, aunque su aparición es excepcional en la mayor parte del Mediterráneo. El promedio anual se sitúa en torno a seis días a lo largo de todo el año, y en zonas como las regiones costeras norteafricanas su ausencia es permanente. Bien distinta es la situación que rige en el mar Negro, donde su frecuencia es mucho mayor, aunque concentrada principalmente entre los meses de diciembre-marzo. Es más, la costa septentrional experimenta nevadas recurrentes que alcanzan entre siete y diez días durante cada uno de los meses invernales. Estas se combinan frecuentemente con la presencia de fuertes vientos estacionales que impiden la visibilidad, lo que sin duda suponía un gran riego para la navegación. De hecho, las fuentes mencionan la completa congelación del mar de Azov en determinados momentos de la historia. Unas condiciones realmente más duras que las existentes en el propio canal de la Mancha, donde si bien la posibilidad de nevadas se extendía desde noviembre-abril, tan solo se registran en un promedio de entre diez y doce días anuales.

A pesar de todo, existen factores aún más importantes en cuanto a la reducción de la visibilidad en el Mediterráneo: nos referimos a la niebla y al polvo en suspensión. Su aparición es aún más peligrosa para la navegación que los fuertes vientos o las tormentas, aunque, como hemos visto, su frecuencia estacional es igualmente

variable para las distintas regiones del Mediterráneo. Sin embargo, la región mediterránea ha permitido siempre una mejor visibilidad que la experimentada en las costas atlánticas.

Desde finales de otoño y en invierno, los bancos de niebla espesa suelen ser más frecuentemente localizados en la costa septentrional del Mediterráneo, mientras que en el litoral meridional se invierte esta situación, apareciendo con mayor asiduidad entre principios de mayo y finales de septiembre. No en vano, Livio afirma que la flota romana comandada por Escipión perdió su rumbo cuando trataba de alcanzar la costa africana para enfrentarse a Aníbal durante la Segunda Guerra Púnica (204 a. C.). En las costas meridional y oriental del Mediterráneo, al problema de la niebla densa se une en ocasiones la aparición de fuertes tormentas de polvo en suspensión, que suelen concentrarse en los meses de primavera y otoño, pero que en verano también son relativamente frecuentes. Se producen cuando la arena seca y el polvo son transportados por los fuertes vientos que generan los sistemas de bajas presiones. Sin embargo, en verano a veces incrementan su rango y distancia gracias a la acción de vientos estacionales, como los Etesios en el Mediterráneo oriental. En las costas del norte de África, el Siroco es capaz de reducir la visibilidad a menos de 45 metros y alcanzar regiones como la costa sur de Hispania y Malta, cargado de arena procedente del Sahara.

Luz

La diferencia entre la cantidad de horas diurnas y nocturnas entre el verano y el invierno podría considerarse un factor de menor importancia en cuanto a los peligros de la navegación, aunque Vegecio lo sitúa en primer lugar. De hecho, las travesías nocturnas no suponían un problema para los marineros de la Antigüedad, ya que existía la posibilidad de chocar con afloramientos rocosos, bancos de arena o, incluso, otras embarcaciones en rutas muy frecuentadas debido a la escasa visibilidad. Por ese motivo, las fuentes clásicas mencionan una y otra vez la necesidad de buscar un puerto o la seguridad de una playa protegida cuando caía la noche. Y es cierto que conocemos la existencia de contratos privados que podían incluir cláusulas restrictivas asociadas a circunstancias determinadas, como se aprecia en un papiro recuperado y relativo a

un cargamento que debía viajar por el Nilo (63 d. C.), el cual prohibía expresamente navegar durante la noche o en condiciones de tormenta, debiendo buscarse un puerto seguro para echar el ancla. Sin embargo, no hay indicios de que la navegación nocturna en el Mediterráneo se haya prohibido en ningún momento durante la Antigüedad. De hecho, mantenerse en el mar parece haber sido habitual entre los mercantes.

Es más, en periodos de conflicto armado, sabemos que incluso las naves de guerra realizaron operaciones nocturnas sin aparente dificultad. De hecho, buscaban aprovechar la cobertura de la noche para sorprender a las escuadras enemigas, como sucedió con la flota griega en Artemisio frente a los persas o durante la guerra del Peloponeso. La flota de César atravesó el canal de la Mancha en dirección a Britania al atardecer (55-54 a. C.) y poco más tarde Agripa hizo lo propio para sorprender a la flota de Sexto Pompeyo. Para los comerciantes que cruzaban grandes extensiones de aguas abiertas, no había más remedio que seguir navegando durante la noche, una acción que se menciona frecuentemente en los antiguos periplos.

Las definiciones de «amanecer» y «atardecer» utilizadas para calcular la duración de la luz diurna se refieren al momento en que el borde superior del disco solar se encuentra en una posición tangencial con respecto al horizonte. No obstante, poco antes de su salida y después de desaparecer, cuando el Sol se encuentra a 18º por debajo del horizonte, la atmosfera superior refleja ya su luz hacia la superficie terrestre, pero hasta que alcanza los 6º aún es necesario el uso de iluminación artificial para la realización de cualquier actividad. Como bien sabemos, los cambios estacionales afectan a la cantidad de tiempo diurno que disfrutamos, principalmente entre los largos días de verano y las interminables noches de invierno. Sin embargo, como resultado de la curvatura de la Tierra existen variaciones latitudinales regionales muy significativas en la cantidad de luz diurna y crepuscular de los diferentes mares y costas que forman el Mediterráneo.

La práctica totalidad del Mediterráneo se encuentra situado entre los 14° 37’ de latitud que separan Trieste (45° 39’ N) de Alejandría (31° 02’ N). En invierno, las regiones meridionales del Mediterráneo reciben más horas de luz diurna y crepuscular que las

zonas septentrionales, mientras que en verano se produce el efecto contrario. No solo eso, las variaciones en la cantidad de luz existente en un mismo lugar entre el máximo de mediados de verano y el mínimo de mediados de invierno pueden llegar a alcanzar hasta siete horas de diferencia en el norte del Adriático o el sur de la Galia, aunque solo sucede tan marcadamente en las costas septentrionales mediterráneas, mientras que en el sur apenas alcanzan las cuatro horas. Sin embargo, entre marzo y septiembre las rutas que cubrían el Mediterráneo septentrional disponían de más horas de luz que sus homólogas a lo largo de la costa norteafricana.

Los navegantes grecorromanos eran plenamente conscientes del efecto de la latitud en cuanto a la variación lumínica entre el día y la noche, y la incidencia de los cambios estacionales, por lo que se hace difícil pensar que la llegada de la noche supusiera el fin de la actividad marinera hasta el alba. De hecho, eran capaces de orientarse adecuadamente gracias a sus conocimientos sobre el firmamento o, en presencia de nubosidad, incluso interpretando las mareas, olas, vientos, etc. En todo caso, si decidían evitar el mar durante las horas nocturnas apenas supondría un retraso en el tiempo destinado a cubrir la ruta mientras esperaban en el puerto al nuevo día, o la búsqueda de itinerarios alternativos (surcando el Mediterráneo septentrional en verano o el meridional en invierno) que les permitieran contar con la mayor cantidad de horas diurnas hasta alcanzar su destino.

La ausencia de mareas importantes, que en otros lugares dictan los momentos en los que es posible acercarse o salir de puerto, posibilitaba a los navegantes aprovechar brisas marinas tan habituales durante el periodo estival en el Mediterráneo para salir del puerto. Estas surgían habitualmente al atardecer, y se mantenían durante toda la noche hasta cesar poco antes del amanecer, momento en que el régimen de vientos solía revertirse alcanzando la costa desde mar abierto, dificultando mucho realizar esa misma operación con luz diurna. Homero recuerda la salida de los navíos hacia «el mar oscuro como el vino». Los marineros que afrontaban este tipo de viajes sin duda estaban versados en el arte de la orientación a través del firmamento, gracias a cuyos conocimientos eran capaces de cruzar vastas extensiones de mar

abierto sin perder el rumbo. No cabe duda de que el cielo encapotado dificultaría mucho la travesía nocturna pero, incluso en ese caso, la dirección del viento y el oleaje podían emplearse para estimar el rumbo. Y, en caso contrario, las principales referencias fueron la Osa Mayor, la Osa Menor y la estrella Kochab, perteneciente también a la constelación de la Osa Menor, ya que era la más cercana al norte celeste y mantenía una posición fija en el firmamento. Incluso a partir de su observación era posible establecer la latitud y, con ella, la distancia recorrida, utilizando el mástil de la nave como referencia.

Profundidad

Es posible calcular la profundidad a la que se encuentra una embarcación gracias al color que adquieren las aguas. Los marineros experimentados, pero principalmente el piloto y el vigía, nunca dejaban de observar los cambios en la tonalidad del mar para evitar así que la nave encallara por la presencia de bajíos o bancos de arena. Se trata de un conocimiento elemental, pero es difícil ponerlo en práctica en condiciones de baja luminosidad por efecto de la nubosidad, cuando el viento agita en exceso la superficie del mar o, sin duda, durante la navegación nocturna.

La necesidad de contar con esa información en todo momento agudizó el ingenio de los navegantes que comenzaron a emplear en esas circunstancias un plomo de sondeo a mediados del III milenio a. C. Se trata de un instrumento atribuido a los egipcios que permitía un mayor conocimiento de la topografía del lecho marino bajo cualquier circunstancia meteorológica. Inicialmente consistía en un simple palo de madera que se introducía en el agua hasta tomar contacto con el fondo marino, proporcionando información sobre la profundidad de las aguas sobre las que se encontraba la nave. Sin embargo, existían inconvenientes, ya que la embarcación debía permanecer estacionaria durante la medición, y esta solo sería efectiva cuando el lecho se encontraba a escasos metros de la quilla, de modo que, ante la posibilidad de bajíos, la altura de las rocas podía suponer un riesgo detectado cuando ya era demasiado tarde.

En torno al s. V a. C. sabemos que comenzaron a emplearse los primeros plomos de sondeo en su forma más conocida y extendida a lo largo de la Antigüedad. Estaba formado por una plomada de

hierro unida a una cuerda de cáñamo. El encargado de realizar la medición se colocaba en la proa de la nave y lanzaba hacia delante la sonda, de manera que el tiempo que tardaba en descender era el mismo que empleaba la nave para colocarse en la vertical, posibilitando su uso en movimiento. Con el tiempo se desarrolló un nuevo modelo que proporcionaba información adicional a los navegantes, mediante la fabricación de plomadas huecas, en cuyo interior se colocaban sustancias adhesivas como brea, sebo, resina o cera para extraer fragmentos del lecho marino. De ese modo, era posible conocer la composición del fondo, lo que permitía conocer mejor la posición de la nave aun cuando se encontrara lejos de su destino, gracias al conocimiento previo de la composición del lecho marino en las aguas poco profundas del Mediterráneo. Un ejemplo claro de ello se encuentra en las proximidades del delta del Nilo, donde los marineros eran capaces de calcular la distancia que les separaba de la costa incluso un día antes de avistar tierra, gracias al limo depositado por la corriente del río en el fondo del mar.

No obstante, las características propias del Mediterráneo restringieron mucho el empleo del plomo de sondeo, ya que está formado por una relativamente estrecha plataforma continental, a partir de la cual se inicia un abrupto descenso hacia el fondo marino que alcanza profundidades medias de hasta 1500 metros que los sondeos no eran capaces de alcanzar. A pesar de ello, su uso se extendió mucho entre los navegantes, colaborando a mejorar la experiencia de los marineros en las aguas del Mediterráneo, el mar Negro, e incluso las zonas costeras del Atlántico, lo que a su vez propició también un incremento del comercio marítimo incluso en la temporada invernal.

Fenómenos naturales

Plinio menciona la existencia de otro tipo de fenómenos naturales que se producían durante la navegación y que hoy son bien conocidos, como el llamado fuego de San Telmo:

> Hay también estrellas en el mar y en las tierras. Yo he visto durante las guardias nocturnas de los soldados que un resplandor en forma de estrella se pegaba a las jabalinas ante la empalizada. También se posan en los mástiles de los navíos, así como en otras partes de las

naves con una especie de ruido sonoro, como pájaros que pasan de sitio en sitio. Son de mal agüero cuando llegan solas, hundiendo y quemando los navíos si caen en el fondo de la carena. Pero si son dos, resultan favorables y anuncian un buen viaje. Ante su llegada dicen que se marcha aquella funesta y cruel estrella llamada Helena; por eso, le atribuyen a Cástor y Pólux tal poder, y los invocan en el mar. También en los atardeceres resplandecen alrededor de la cabeza de las personas con un presagio de grandeza. Todos estos fenómenos son inciertos en su causa y están ocultos en la majestad de la naturaleza.

3. CARTOGRAFÍA

El mar pertenece a los romanos,
y se apoderan de todas aquellas tierras que visitan.
Livio (32. 21)

Actualmente tendemos a pensar que nuestra forma de representar gráficamente el espacio a través de imágenes es la más adecuada y correcta, y quizá lo sea, pero no fue la única. Los mapas nos ayudan a otorgar sentido al lugar en el que vivimos, como mediadores entre nuestra imagen mental y el mundo físico real. Su elaboración requiere un conocimiento previo del medio para convertirlos en una herramienta útil y práctica, y el servicio que pretendemos obtener de ellos está directamente relacionado con el objetivo de su elaboración, ya se trate de mapas generales o adaptados a usos particulares. De hecho, durante la Antigüedad la ciencia de la cartografía avanzó como nunca lo había hecho. Los griegos y otros pueblos centraron sus esfuerzos en el estudio geográfico y cosmológico, mientras que los romanos estaban mucho más interesados en el carácter práctico de esta nueva ciencia.

En la Antigüedad Arcaica no existían mapas tal y como los conocemos, pero empleaban otros sistemas de marcación y posicionamiento que incluían indicaciones de navegación, situación, rumbo, etc., así como puntos de referencia diurna y nocturna a través de las estrellas para facilitar la orientación.

A pesar de ello, la descripción que nos ofrece Homero sobre el escudo de Aquiles elaborado por Hefesto parece evidenciar un interés temprano por la representación gráfica del cosmos. No en vano, Estrabón dio a Homero el título de «padre de la geografía»:

> Cinco capas tenía el escudo y el dios grabó en ellas con su sabia maestría muy bellas escenas artísticas. Hizo un bello labrado del mar, de la tierra y los cielos y del Sol incansable y también el de la Luna llena; allí hallábanse todos los astros que el cielo coronan: Pléyades, Híades,

> junto al Orión majestuoso y la Osa a la que han puesto todos el nombre de Carro, la cual gira en su sitio de siempre y está a Orión mirando, y es la única que en el Océano nunca se baña.

La pieza mostraba tanto el globo terrestre como la bóveda celeste tal y como los griegos entendían que estaban configurados en aquel momento (s. VIII a. C.). No se trataba de escenificar la realidad física, sino su concepción metafórica y sintetizada. El objetivo de estas obras no era la precisión, sino la demostración práctica del orden que regía el universo y marcaba la relación de los elementos que lo componían entre sí de manera armónica. La tradición empírica no tenía cabida en esta concepción, principalmente interesada en mostrar la importancia del ser humano en la preservación del orden y su expansión frente al caos.

En realidad, los griegos no tenían tanto interés en destacar la importancia del género humano tanto como la suya propia. Por ese motivo, los cartógrafos griegos eran propensos a exagerar el tamaño y la importancia de su entorno, mientras que las regiones más remotas se representaron a una escala mucho más reducida y con menor detalle. El propio Estrabón afirmaba que el Estado heleno no necesitaba conocer la geografía de lugares tan distantes que no representaban un peligro ni se podía obtener beneficio de ellos. En su opinión, los mapas únicamente presentaban utilidad a los gobernadores, quienes cumplirían mejor con sus obligaciones si tenían conocimiento de las dimensiones, características, pueblos y costumbres de sus dominios; a los cazadores para comprender el carácter y la extensión de un terreno; y a los comandantes para elegir el lugar donde levantar un campamento, establecer emboscadas y marchar a través de un territorio desconocido, etc.

No obstante, las pruebas más tempranas de esta ciencia vuelven a situarse en el ámbito egipcio, donde se diseñaron procedimientos simples para dividir la tierra, calcular el área de los campos y restaurar sus límites después de las crecidas anuales del Nilo. En torno a sus riveras se asentaron las raíces de la geometría y la topografía, a partir de las cuales se generaron los primeros instrumentos de medición. Su conocimiento y experiencia permitió que los estudiosos griegos comenzaran a colaborar en el desarrollo de estas disciplinas ya antes del s. VI a. C. Es más, sabemos que ya

antes del s. IV a. C. existía en Grecia la figura de los *bematistas*, especialistas en medir la distancia y dirección contando sus pasos. De hecho, Alejandro los llevó consigo durante su campaña en Asia y su trabajo parece haber sido sorprendentemente preciso, consciente del enorme valor político que suponía el conocimiento geográfico. A partir de sus registros se elaboraron mapas de contorno y descripciones de rutas. Poco después, la creación de la biblioteca de Alejandría (s. III a. C.) jugó un papel determinante para el avance de las teorías científicas y el campo de la experimentación práctica en cuanto al desarrollo de los instrumentos de medición.

Los geógrafos comenzaron a interesarse por la elaboración de mapas que cubrían grandes territorios, a partir de la latitud y la longitud obtenidas mediante el estudio astronómico y terrestre. Sin embargo, la mayoría eran académicos como Eratóstenes o Ptolomeo, por lo que raras veces se aventuraban a realizar trabajos de campo. En sus obras, el mundo habitado (*oikouméne*-) estaba dividido en tres continentes (Europa, Asia y África), situados en torno al Mediterráneo, mientras que el océano discurría ocupando todo el perímetro exterior del *Orbis Terrarum*. Esta concepción era fácilmente asimilable cuando se ignoraba deliberadamente la existencia de la India y el Lejano Oriente.

Los geógrafos romanos heredaron esos conocimientos y no dudaron un instante en asumir ese papel geocéntrico que antes habían defendido los propios helenos. El proverbial pragmatismo romano propició la aceptación de todo tipo de ideas, teorías, creencias, etc., siempre que fuera posible extraer de ellas un servicio necesario y útil. Por ese motivo, el desarrollo de la ciencia cartográfica en el ámbito romano no solo proviene de los conocimientos aportados por los eruditos griegos, sino también de otras civilizaciones como los etruscos, egipcios, etc., así como de todos aquellos pueblos que podían proporcionarles, por su indudable y superior conocimiento de su propio territorio, toda la información necesaria para cumplir con sus objetivos.

Desde la perspectiva de la geografía y la cartografía, Roma fue un lugar estimulante. Desde su mismo origen los romanos demostraron interés por analizar y organizar los territorios periféricos bajo su control, de manera que fuera posible registrar las dimensiones y situación de las tierras cultivables junto con sus

propietarios. Con el paso del tiempo, el largo proceso expansivo protagonizado por los romanos tuvo una enorme influencia en el desarrollo de la ciencia cartográfica, en ocasiones propiciando la comprobación práctica de supuestos teóricos previos, al menos en cuanto al plano terrestre, ya que en otros ámbitos como la astronomía o la exploración marítima necesitarían más tiempo para aportar nueva información.

Una de las consecuencias inesperadas de este proceso fue la transformación de la propia cosmovisión romana. Es más, autores griegos, como Estrabón (s. I d. C.), aceptaron con naturalidad esta idiosincrasia cuando los romanos demostraron ser capaces de crear su imperio en torno al *Mare Nostrum*, conceptualizar el Imperio romano y el mundo entero extendiéndose en círculos concéntricos alrededor de Roma. No en vano, fueron varias las representaciones de la *oikouméne*- que los romanos realizaron para su exhibición pública, tanto en la propia Roma como en otras ciudades del imperio, orgullosa afirmación de conquista y propiedad. Estas obras tenían una clara finalidad propagandística, muchas veces encargadas por generales victoriosos durante el Periodo Republicano, interesados en afirmar sus éxitos personales para beneficio propio y del Estado.

No obstante, a pesar de la existencia de tales representaciones generales, es necesario tener en cuenta que la mayoría de las alusiones cartográficas conocidas en la Antigüedad estaban dedicadas a propósitos particulares, buscando ofrecer rutas adecuadas para viajes, empresas comerciales o coloniales, labores de ingeniería, catastrales, etc. Sin embargo, la práctica totalidad del corpus cartográfico desarrollado en el ámbito romano se ha perdido.

Su interés inicial pudo relacionarse estrechamente con el control de sus nuevas posesiones y las vías de acceso principales para trasladarse no solo a lo largo de sus dominios, sino también hacia los territorios aún en poder de sus vecinos más próximos. Así sucedió con la Via Apia, que conectaba Roma con Capua. Estos caminos se recopilaron formando guías que actuaban como itinerarios de viaje, donde el interesado podía conocer las distancias entre cada etapa de la ruta, el nombre de los lugares por los que debía pasar para no perderse y otro tipo de información relevante

pero siempre de carácter práctico, pues no buscaban reflejar la realidad física del terreno a través de una representación gráfica bidimensional.

Por ese motivo, es necesario distinguir entre itinerarios y mapas. En la época romana, los primeros eran más comunes, se usaban para planificar y registrar rutas con fines tanto militares como civiles, proporcionando ayuda al viajero. De hecho, ya desde la época tardorrepublicana las vías romanas ofrecían información sobre las distancias entre distintos puntos a través de los miliarios, grandes columnas situadas al borde de la calzada a cada milla romana (unos 1480 metros). Su máximo exponente fue el Miliario Áureo, situado en el Foro para indicar la distancia desde Roma a los extremos del imperio utilizando las calzadas existentes. No obstante, hay también itinerarios inscritos en otros soportes, como los Vasos Apolinares, elaborados como exvotos, que incluían el trayecto completo desde Roma hasta Gades.

La primera noticia sobre la existencia de mapas en el mundo romano se remonta al 174 a. C., encargado por Tiberio Sempronio Graco tras la conquista de Cerdeña que, hasta ese momento, se encontraba en manos de los cartagineses. El progenitor de los famosos hermanos Graco decidió mandar hacer lo que parece haber sido una «tabla» dedicada a Júpiter para ser depositada en el templo de Mater Matuta en Roma. Acompañándola, había una *forma* —literalmente «contorno» de la isla—, en la que se pintaron escenas que representaban las victorias romanas. En realidad, desconocemos si esta alusión se refiere realmente a un mapa como nosotros lo conocemos, pero parece posible. De hecho, el latín nunca desarrolló un término para indicar «mapa» de manera inequívoca, por lo que esta *forma* inespecífica podría significar también una imagen tridimensional simbólica, como una estatua que personifica la isla. De hecho, era usual que los desfiles triunfales incluyeran representaciones alegóricas de los grandes ríos que habían pasado a control romano tras sus campañas militares.

Poco más tarde, sabemos que el pretor Urbano Publio Cornelio Léntulo fue autorizado por el Senado para reclamar tierras estatales en Campania que habían sido ocupadas por particulares (170-165 a. C.). Con esa misión parece que encargó la elaboración de un mapa grabado en bronce que hacía referencia a la división

territorial del terreno, colocado en el *Atrium Libertatis* de Roma. Ambos ejemplos muestran claramente el carácter propagandístico, político y práctico de estas obras.

Las personificaciones de reinos o civilizaciones eran frecuentes en el mundo romano, como se aprecia en los relieves de Trajano o, más frecuentemente, en el ámbito numismático como conmemoración de su conquista. No obstante, es probable que muy pronto comenzaran a realizarse mapas pictóricos en el ámbito romano o, al menos, así lo afirma Varrón (s. I a. C.), quien alude a la *picta Italia* («Italia pintada») que supuestamente decoraba una de las salas del templo de Tellus (Madre Tierra). Ciertamente podría tratarse también de una personificación o imagen alegórica, pero probablemente se haga referencia a un gran mapa de algún tipo. De hecho, sabemos que el propio Julio César ordenó poco antes de su muerte (44 a. C.) un estudio del mundo conocido con un claro carácter geopolítico. El proyecto fue elaborado por cuatro reputados geógrafos de origen griego, con la misión de medir y registrar el mundo conocido, una labor que les llevó décadas. En realidad, no sabemos si la obra incluía mapas al uso, aunque parece probable, ya que serviría poco después como fuente indispensable para el conocido mapamundi elaborado por Agripa.

Precisamente la llegada al poder de Augusto y su necesidad de promocionar la creación del imperio supuso un importante hito en el estudio cartográfico romano. De hecho, al margen del proyecto iniciado por César, ordenó a Agripa la elaboración de un mapa del mundo descrito como *orbis terrarum urbi spectandus* («las tierras del mundo para que la ciudad las vea»), que debía situarse en el Pórtico Vipsanio (junto a la Vía Flaminia en el Campo de Marte) para su exposición pública. Sabemos que iba acompañado de un texto explicativo, incluyendo las medidas del Mediterráneo, las distintas regiones conocidas, costas, etc., en millas romanas, aunque en el año 7 a. C. aún no se había completado. Parece haber tenido forma rectangular (no circular, como a veces era habitual), con entre 2-3 metros de altura y una anchura aún mayor desconocida. Tampoco sabemos con certeza si se trataba de un relieve o una pintura realizada directamente sobre el mármol que actuaba como soporte. Como es normal, incluía ciertas inexactitudes que ya el propio Plinio expuso poco después (77 d. C.), quizá descubiertas

gracias a los avances cartográficos realizados en ese intervalo, lo que no impidió que llegara a convertirse en una de las fuentes principales para el estudio cartográfico de la Antigüedad Tardía. No en vano suscitó comentarios incluso tiempo después de haber desaparecido, y la práctica de erigir un mapa similar públicamente se extendió a otros lugares, como se atestigua en Augustodunum (Galia), situado junto a la escuela para que «los niños y niñas pudieran ver todas las tierras y todos los mares, el nacimiento y desembocadura de los ríos, las bahías…».

La representación gráfica de la realidad siguió desarrollándose hasta generar el más famoso mapa de la Antigua Roma que conocemos, el llamado *Forma Urbis Romae* (s. III d. C.). Se trata de una gigantesca obra que mostraba todos los detalles de la ciudad a escala 1:240, realizada a partir de 150 placas de mármol que cubrían una superficie de 18 × 12 metros en una de las paredes de la Gran Cámara del Templo de la Paz, en Roma. Hemos podido recuperar 1200 fragmentos que corresponden apenas a un 12 por ciento del plan original, el cual muestra una gran precisión en las distancias, aunque menor en cuanto a la orientación del edificio. Centrado en la Colina Capitolina, cubre una extensión de 13,5 km, incluyendo todos los edificios públicos y privados, calles, escalinatas, acueductos, etc., existentes en Roma, algunos de ellos a vista de pájaro, como el anfiteatro. Su creación demuestra un intento consciente por ofrecer un mapa accesible a la mayor parte de la población, incluso para iletrados, extranjeros o personas poco familiarizadas con este tipo de representaciones.

Desconocemos quiénes fueron sus autores y promotores, lo mismo que sucede con el otro de los grandes mapas romanos conocidos en la Antigüedad. No obstante, en este caso, se encuentra desprovisto de contexto y tampoco contamos con menciones directas a su existencia, ya que sobrevivió solo a través de un pergamino medieval incompleto (s. XII-XIII d. C.). Nos referimos al mapa de Peutinger o Tabula Peutingeriana, cuyo original se ha datado entre 300-350 d. C. La forma en que fue diseñado es sorprendente, ya que sus dimensiones alcanzan 13 cm de alto por 6,75 m de largo. Comprende la totalidad del mundo conocido por los romanos, incluyendo la India y Sri Lanka, Britania, la costa atlántica de Europa y África. Una escala única para el mapa (como

podría esperarse hoy) es inalcanzable. Sin embargo, las escalas, si es que podemos llamarlas así, varían de una región a otra, donde el tamaño de Italia es desproporcionadamente superior al del resto de regiones, mientras que Persia o la India adquieren un tamaño mínimo. Se dibujó para mostrar las vías principales, que cubren un total de 70 000 millas romanas (aproximadamente 104 000 km), representando las ciudades, puertos, ríos, bosques, balnearios, etc., más importantes; incluso aparece el túnel romano de Posillipo (bahía de Nápoles) realizado por Augusto como parte del proyecto de construcción del *Portus Iulius*. El Mediterráneo se convierte aquí en poco más que un canal estrecho, y sus islas, penínsulas y costas se manipulan para ser incluidas. Esta forma de representación es sorprendentemente audaz y creativa, y manifiesta incluso un intento por generar sorpresa entre los espectadores más versados, aunque su forma final pudo no ser intencionada. Parece que fue concebido para ser enrollado y transportado cómodamente durante los viajes que pudo haber realizado su propietario, por lo que la forma adoptada pudo ser resultado de su función.

Las fuentes antiguas evidencian el uso frecuente de mapas geográficos, ejemplos de los cuales aparecen también en algunos mosaicos, monedas o medallones romanos, así como en superficies menos habituales, como grabados en lámparas. Una moneda acuñada por Nerón muestra el llamado *Portus*, el puerto de Ostia situado en la desembocadura del Tíber, erigido por Claudio para permitir el acceso de grandes mercantes. En la escena aparece el puerto en una isla, el faro y la enorme estatua del emperador junto a sus dos embarcaderos formando un semicírculo, mientras numerosas naves entran y salen, o se encuentran amarradas.

Incluso, sabemos que ya en el s. I d. C. los legados militares en campaña o las *vexillationes* destinadas a labores de exploración enviaban mapas a la capital romana, como hizo la unidad pretoriana que debía descubrir el origen del Nilo. Parece probable que podamos remontar esta tradición siglos atrás, donde pudieron haber comenzado a realizarse mapas pintados para favorecer su transporte. Sin duda, la elaboración de mapas tuvo siempre un gran valor para el Estado romano, no solo político o práctico, sino también militar y estratégico. Al menos así se desprenderse de la sentencia dictada por Domiciano contra Metio Pompusiano, acusado

de popularizar la creación de mapas en pergamino que podían utilizar los enemigos del imperio. No obstante, la existencia de mapas como el de Agripa y otros, que se exhibían públicamente, obliga a pensar que sus motivos fueron otros.

En cualquier caso, el uso creciente del pergamino sin duda propició una mayor movilidad de los mapas en el Imperio Tardío, incluso empleados durante el proceso educativo, como apreciamos en las palabras de un alumno en el apéndice a la *Cosmograpbia* de Julio Honorio (s. IV-V d. C.): «Para evitar errores, como ha dicho el maestro, este libro de extractos no debe separarse del mundo». Parece referirse a un «globo terráqueo», cuya existencia parece atestiguarse ya en el s. II a. C., empleado por el cartógrafo griego y director de la biblioteca de Pérgamo Crates de Malos para ilustrar sus conferencias sobre geografía en Roma. Esta evidencia, sumada a las anteriores, parece demostrar que, si bien antes del s. II a. C. el uso de mapas era enormemente reducido frente al uso de itinerarios marítimos y terrestres (o la combinación de ambos), a partir de este momento comenzaron a extenderse gradualmente, no solo a nivel estatal, sino también entre los particulares, como herramienta para la realización de viajes, peregrinaciones, empresas comerciales, etcétera.

No obstante, sabemos que aún se siguieron empleando itinerarios durante la Antigüedad Tardía, como el itinerario Antonino (s. III d. C.), encargado por Antonino Pío y completado por Caracalla durante sus viajes, el cual incluía las distintas estaciones y distancias a través de las vías romanas que discurrían por todo el imperio. Cualquier viaje realizado por el emperador debía ser previamente planificado, y la ruta elegida sirvió como guía para travesías posteriores. Otro ejemplo muy conocido forma parte de la decoración del escudo de un soldado romano perteneciente a la *Cohors XX Palmyrenorum*, destinada en Dura-Europos (230-235 d. C.), donde parece haberse representado la actividad de su unidad a lo largo de las costas occidental y septentrional del mar Negro. Los lugares que menciona aparecen de un modo similar al del itinerario Antonino, aunque este último toma la forma de un listado, mientras que el escudo incluye representaciones pictóricas.

Periplos

Si bien los mapas gráficos representaban frecuentemente mares, océanos y tramos de costa relacionados con los territorios que aparecían en ellos, su presencia respondía a la necesidad de ofrecer la mayor cantidad de puntos de referencia que permitieran al observador reconocer más fácilmente lo que estaba contemplando. Por su parte, los itinerarios recogen los distintos hitos del camino por los que el viajero debía pasar para alcanzar su destino, incluyendo puertos o islas, pero su principal interés consistía en señalar rutas eminentemente terrestres. Los viajes exclusivamente marítimos contaban con un tipo específico de relaciones, los *itinerarium maritimum* o *periploi*.

Desde el inicio de la navegación y durante milenios, la información acumulada sobre rutas, vientos, corrientes, etc., se transmitía únicamente de forma oral, pero a partir del s. IV a. C. los periplos comenzaron a quedar registrados por escrito. En esencia eran similares a los itinerarios, pero Heródoto o Plinio ya destacaban la escasa precisión de los mapas en su época, por lo que las cartas marinas no solo debían incluir la relación de escalas, fondeaderos, puertos, accidentes geográficos, etc., en la ruta hacia su destino, sino multitud de información adicional si pretendían ser de alguna utilidad, como la duración del viaje según la velocidad que podía alcanzar cada tipo de embarcación, las corrientes y los vientos estacionales. Incluso podían referir datos importantes acerca de las perspectivas comerciales y comentarios sobre el potencial económico de los territorios costeros incluidos en la ruta o en su destino si se diseñaban para su uso por parte de comerciantes o para el establecimiento de asentamientos coloniales. De hecho, existían periplos elaborados en forma de listados, similares a los itinerarios habituales, y los *itineraria picta* (itinerarios pintados), cuyo formato podía ser similar al de un mapa gráfico.

Su esencia se encuentra estrechamente relacionada con las labores de exploración marítima llevadas a cabo por los primeros navegantes, quienes inicialmente dejaron constancia de sus hazañas surcando mares y visitando tierras desconocidas hasta ese momento. No en vano probablemente relatos míticos como el de los Argonautas pasaron al ámbito religioso a partir de estos viajes exploratorios realizados mucho tiempo atrás, conservados por la tradición. De ese modo, al principio los navegantes se lanzaron

hacia aquellos rincones del Mediterráneo, el mar Negro, etc., que aún permanecían inhóspitos, pero una vez conocidos, se extendieron más lejos hasta alcanzar la costa norte europea, las islas británicas, el mar Rojo hasta más allá del golfo Pérsico y la India o, incluso, la circunnavegación de África en ambos sentidos (este y oeste).

A mediados del I milenio a. C. los fenicios habían navegado hasta la costa atlántica del noroeste de África y el suroeste de Iberia. En el año 320 a. C., Piteas de Masilia (Marsella) exploró la costa atlántica europea, probablemente alcanzando Islandia y el Ártico hasta que el hielo le impidió seguir avanzando. Un viaje tan largo como el que más tarde realizaría el propio Colón, aunque con una sola nave y a lo largo de todo un año, siendo el primero conocido en observar la Aurora Boreal. Avieno parece haberse basado en un periplo del s. VI a. C. para elaborar su Ora Marítima, que describe la ruta desde Massalia y Cartago hacia el estrecho de Gibraltar, alcanzando Irlanda y Britania cinco siglos antes de que lo hiciera el propio César. El periplo de Pseudo-Escílax (s. IV a. C.) describía las costas del Mediterráneo, el mar Negro y parte de la costa atlántica africana, incluyendo mención a los puertos, desembocaduras y lugares donde abastecerse de agua dulce. El periplo del mar Eritreo (s. I d. C.) ofrecía una ruta a través del mar Rojo, parte del golfo Pérsico, la costa oriental africana hasta Dar es-Salaam y el Índico (desde el río Indo hasta el Ganges) como medio para alcanzar los mercados y recursos de la India. El *Stadiasmus maris Magni* (s. III d. C.), detallaba la situación y descripción de los puertos mediterráneos para distintas rutas, las distancias, etcétera.

A medida que los viajes a lo largo de las costas y los mares se incrementaron y los navegantes se familiarizaron mejor con las diversas rutas y puntos de referencia, los periplos también se hicieron más detallados, añadiendo aún más información. Sin embargo, aún carecían de referencias importantes, como los peligros que se podían encontrar durante la travesía (afloramientos rocosos, bancos de arena), por lo que es difícil determinar el papel que alcanzaron en la navegación grecorromana. En ocasiones se ha argumentado que el elevado coste de estas obras las habría convertido en inaccesibles para la mayoría de navegantes o que el alto porcentaje de analfabetismo existente entre los miembros de la

profesión marinera dificultó su popularización. No obstante, aun admitiendo tal situación, en el caso de los comerciantes responsables de los fletes sin duda podemos afirmar que sabían leer y escribir, además de que disponían de los medios económicos necesarios para contar con este tipo de obras sumamente importantes para el éxito de su negocio. Por su parte, los comandantes de las flotas militares tampoco se vieron afectados por tales restricciones, y ni siquiera los viajeros más adinerados, quienes pudieron adquirirlos para ampliar sus conocimientos sobre los lugares que iban a visitar durante su travesía. No cabe duda de que gremios como los pescadores no necesitaban este tipo de información, pues confiaban en su propia experiencia y conocimiento tradicional sobre las aguas que surcaban, pero el uso de los periplos sí parece haberse extendido lo suficiente como para resultar destacable. De hecho, incluso en el difícil caso de que ni siquiera el capitán responsable de una nave mercante supiera leer o escribir, podían recurrir a los *itineraria picta*, cuya forma gráfica representaba una enorme ventaja en este sentido.

En cualquier caso, no hay duda de que los datos aportados por los periplos apenas representaban una fracción del conocimiento acumulado por el género humano a partir de la experiencia extraída tras milenios de relación directa con el mar.

Instrumentos

La posibilidad de contar con instrumentos resultó determinante para el desarrollo de la navegación en la Antigüedad, algunos de ellos creados en momentos tan tempranos como la Edad del Bronce. Al observar que las velas de sus naves desaparecían en el horizonte, los egipcios descubrieron que la Tierra presentaba cierta curvatura, y su estudio de los fenómenos astronómicos dio como resultado la creación de mapas para calcular el movimiento de estrellas, constelaciones, etc. La hora diurna se precisó a través del reloj de sol, ejemplo del cual apareció en la tumba del faraón Seti I (*ca.* 1300 a. C.). Egipto se convirtió en cuna de avances científicos, pues en ese momento parece que fabricaron también los primeros relojes de agua (clepsidra) para calcular la hora nocturna.

Sin embargo, no fueron los únicos interesados en aportar innovaciones en este sentido. Los babilonios fueron responsables de

dividir el día en veinticuatro horas, convención que adoptaron los romanos asignando doce horas diurnas y nocturnas con independencia de la estación, buscando así mantener la precisión de los relojes solares.

Los fenicios pronto aprendieron a orientarse en el mar sirviéndose de las constelaciones, especialmente la Osa Mayor. Mucho más tarde, Eratóstenes de Alejandría (s. III a. C.) descubrió que la Tierra era redonda, y dedujo la inclinación de su eje para calcular su circunferencia (39 742 km, tan solo 266 km menos que la real) y el cambio estacional mediante la gnomónica (proceso directamente relacionado con la astronomía y la geometría de la esfera). Señaló que todos los océanos eran uno, y llegó a la conclusión de que un barco podría llegar a la India navegando hacia el oeste desde Hispania. Hiparco de Bitinia (s. II a. C.) demostró que no había estrellas situadas justo sobre el norte real, ni siquiera la Estrella Polar, entonces algo más alejada que en la actualidad, y desarrolló un sistema para establecer la posición a través de líneas imaginarias que se extendían de norte a sur (latitud) y este-oeste (longitud), además de compilar un catálogo de estrellas para la navegación nocturna y la posición relativa de los puntos cardinales. Por ese motivo se le atribuye la creación del primer astrolabio (destinado a calcular el tiempo, la altura de los cuerpos celestes, la latitud y longitud). Entre los ss. I-II d. C. el geógrafo y cartógrafo fenicio Marino de Tiro resolvió el problema de proyectar la naturaleza esférica del planeta en una superficie plana a través de una cuadrícula, que más tarde sería perfeccionada en el s. II d. C. por Ptolomeo para el desarrollo de la ciencia cartográfica.

A partir de estos y otros importantes descubrimientos, comenzaron a desarrollarse instrumentos destinados a proporcionar apoyo a la navegación, como el plomo de sondeo. En Anticitera (Grecia, s. I a. C.) se ha localizado un extraordinario instrumento de precisión compuesto por un complejo sistema de engranajes que permite determinar la posición del Sol, la Luna y las estrellas. En Lugdunum han aparecido restos de un rudimentario compás (para determinar direcciones y rumbo a bordo de un barco), datado entre los ss. II-III d. C.

Los romanos aportaron una versión portátil del reloj de sol, capaz también de situar el norte verdadero a partir de la latitud, la

hora, la posición del Sol y su declinación según las variaciones estacionales. Pero eso no es todo, ya que los romanos sabían y probablemente utilizaron mecanismos más complejos para calcular la posición de los cuerpos celestes. Esto se deduce a partir de Cicerón, quien afirma que el general Marco Claudio Marcelo llevó a Roma un instrumento creado por Arquímedes (212 a. C.) capaz de mostrar los movimientos del Sol, la Luna y los cinco planetas conocidos en aquel momento. No obstante, él mismo indica que sus cálculos se originaron a partir de los trabajos previos de Tales de Mileto:

> He oído a menudo sobre este globo celestial o esfera mencionado acerca de la gran fama de Arquímedes […] el geómetra siciliano debió poseer un genio superior a cualquier cosa que usualmente concibamos perteneciente a nuestra naturaleza. […] el sólido y compacto globo era una invención muy antigua y que el primer modelo fue presentado por Tales de Mileto [s. VI a. C.]. Que posteriormente Eudoxo de Cnido [s. IV a. C.], un discípulo de Platón, trazó en su superficie las estrellas que aparecen en el cielo […]. Añadió que la figura de la esfera, que mostraba los movimientos del Sol y la Luna y los cinco planetas o estrellas errantes, no podía ser representada por el globo sólido primitivo. Y que en esto, la invención de Arquímedes fue admirable, porque calculó cómo una simple revolución mantendría desiguales y diversas progresiones en movimientos disimilares.

Si bien la ayuda de instrumentos y la experiencia marinera de los navegantes en la Antigüedad les permitieron hacer frente a los desafíos más importantes que podía plantearles el medio acuático, en ocasiones ni tan siquiera todo ello era suficiente para superar todos los obstáculos que podían presentarse. Una rémora decidió la suerte del Imperio romano, deteniendo la nave de Marco Antonio tras adherirse al timón durante la batalla de Actium, y otra de ellas hizo lo propio con la embarcación de Calígula, a pesar del esfuerzo desesperado de cuatrocientos remeros para sacarla del puerto.

4. NAVEGACIÓN EN LA ANTIGÜEDAD

Navigare necesse est; vivere non est.
Plutarco (Pompeyo, 50, 1-2)

La navegación se considera una ciencia, y en la Antigüedad poco tenía que envidiar al resto de las artes. Los marineros ejercían su labor a partir de conocimientos heredados y perfeccionados durante milenios gracias a la tradición. No solo eso. La experiencia directa era igualmente importante. De hecho, solo quienes viven en permanente contacto con el mar son realmente conscientes de la información que nos ofrece. Han desarrollado su percepción a través de los sentidos para servirse del medio natural en el que desempeñan su actividad. La vista en los días claros, los aromas que desprende el mar y los sonidos de las olas cuando la niebla lo cubre todo, el tacto para advertir la fuerza y dirección del viento, incluso el gusto, que permite determinar la diferencia de salinidad en la desembocadura de los ríos.

A lo largo de la historia marítima, los navegantes han demostrado su capacidad para navegar de forma segura y precisa en las peores condiciones, confiando en sus habilidades, conocimientos y experiencia. La ausencia de instrumentos de apoyo propició una relación mucho más íntima con el mar. Pero también con la topografía de la costa, la flora y fauna, o las características del ambiente para predecir el clima, hasta ser capaces de generar lo que se conoce como «gráficos mentales» o «mapas sensoriales». Así lo demuestra el propio Odiseo, quien fue capaz de trazar mentalmente la ruta desde el puerto de origen hasta su destino, empleando su conocimiento del firmamento para orientarse durante la noche y siendo capaz de reconocer el contorno de la isla de Faros (en el delta del Nilo) cuando se aproximaba.

Esa habilidad fue enormemente valorada y comenzó a desarrollarse a partir de los pescadores que aprendieron lo necesario para obtener del mar cuanto necesitaban. El desempeño

de su labor les llevó a conocer mejor que nadie las particularidades del medio en el que actuaban, los vientos, corrientes, bajíos, canales, bancos de arena, etc. Por ese motivo, cuando las grandes flotas de los Estados mediterráneos comenzaron a necesitar grandes cantidades de marineros experimentados, los pescadores y marinos locales que habitaban en las regiones donde actuaban sus naves eran los primeros reclutados. Muchos de ellos se convirtieron en pilotos, pues nadie les garantizaba mejor conocimiento sobre el comportamiento del mar en aquellos lugares, y esa información bien podía representar una ventaja táctica decisiva frente a un enemigo menos familiarizado con el entorno.

El *Mare Nostrum* alcanza una enorme extensión. Los vientos, las corrientes, el clima, adoptan características propias en cada uno de sus sectores. Y apenas hemos comenzado a enumerar sus peligros. Los marineros de la Antigüedad no solo demostraron una enorme valentía para abandonar la relativa seguridad de la tierra, sino que necesitaron desarrollar una enorme experiencia en el arte de navegar si es que tenían intención de regresar a ella.

Probablemente nunca conozcamos la identidad de aquellos primeros marinos que, milenios atrás, aceptaron el reto de surcar aquel lugar extraño y desconocido, el mar. Que demostraron su valentía arrojándose a sus aguas impetuosas confiando sus vidas al tronco de un árbol convertido en canoa o a la integridad de las balsas más rudimentarias. El ensayo-error es la base de la experiencia y el conocimiento, ellos lo sabían muy bien, y no descansaron hasta obtener de aquel lugar lo que necesitaban para desafiarlo. Con el paso del tiempo las costas de distintos lugares comenzaron a inundarse de aquellas embarcaciones básicas, cuyos propietarios pronto descubrieron los beneficios que podía proporcionarles el viento si eran capaces de dominarlo. Con ayuda de las velas, el arrojo del ser humano les llevó a olvidar el peligro para ir un poco más allá, donde ningún otro antes había llegado. La curiosidad era más fuerte que el miedo.

Este largo proceso nunca supuso el fin de los peligros que representaba la navegación, cuanto menos permitió reducirlos considerablemente, pero aún siguió planteando tantas dificultades que el riesgo no solo no desapareció, sino que se encuentra siempre presente en las mentes de los navegantes, incluso hoy. Alcanzar esa

experiencia se ha cobrado innumerables vidas, y lamentablemente lo seguirá haciendo. Por ello, sobre todo en la Antigüedad, nadie que no se viera obligado a navegar por algún motivo lo haría por propia voluntad. El riesgo de no regresar era enorme.

El género humano siempre se ha caracterizado por la necesidad de conocer todo cuanto le rodea, por desentrañar sus misterios, y cuando su realidad más inmediata había dejado de representar un reto solo existía una solución: ir más allá. Llegar allí donde nadie más ha estado, descubrir las maravillas de lo desconocido, y regresar para contarlo, esa es la base de la necesidad que sentimos hacia la exploración.

Cuando los primeros marineros, probablemente pescadores, alcanzaron los conocimientos básicos para realizar su labor con relativa seguridad, comenzaron a adentrarse en el mar. Quizá más allá del horizonte existirían otras tierras como las suyas donde obtener recursos o establecerse, otras gentes con las que entablar una amistad que les proporcionara mutuo beneficio o, si esto no era posible, siempre quedaba la opción de conquistar aquellos lugares. En cualquier caso, la promesa de importantes logros estaba ahí, y quizá fue eso lo que impulsó a los primeros marinos para abandonar la costa y alcanzar las islas del Egeo, las Baleares, Rodas, Creta, Chipre, Sicilia, Malta, Córcega, etc. Nunca sabremos sus nombres, pero sin duda existieron, y no solo ellos, sino todos los que les precedieron y que, probablemente, no lograron la misma hazaña, perdiéndose en las profundidades del mar. No obstante, la experiencia y los conocimientos que adquirieron sin duda se convirtieron en la base para el éxito posterior, y su esfuerzo merece todo el reconocimiento.

Por mencionar solo un ejemplo. En las islas Baleares, los restos humanos más antiguos pertenecen al III milenio a. C., aunque probablemente sus primeros habitantes llegaron mucho antes, incluso se ha afirmado que en el V milenio a. C., mientras que los fenicios alcanzaron las islas en torno al s. VIII a. C. En el mejor de los casos ambos eventos están separados por más de 1500 años de diferencia, y aquellos primeros pobladores ya consiguieron entonces superar el reto de alcanzar aquel lugar desde el continente, no una, sino muchas veces. Nada sabemos de aquellos verdaderos primeros navegantes, cuyo desarrollo naval tenía mucho que envidiar a las

ágiles naves fenicias, pero lo consiguieron igualmente, superando todo temor que sin duda les produjo lanzarse a surcar aquellas aguas sin saber dónde acabarían o si vivirían un día más para seguir navegando. Aquellos primeros pobladores se asentaron en sus nuevas tierras y no pocos olvidaron los peligros del mar para centrarse en cultivar aquellas ricas tierras que les ofrecían cuanto necesitaban, sin necesidad de afrontar de nuevo tales peligros. Por ello tendríamos que esperar durante siglos o milenios a que otros pueblos marineros las alcanzaran de nuevo, integrándolas por fin al resto del mundo conocido a través del mantenimiento de ese contacto.

Fueron muchos los pueblos que se aventuraron al comercio marítimo lejos de la relativa seguridad de sus aguas más cercanas y conocidas. Minoicos, micénicos, egipcios, sumerios, etc., se lanzaron al establecimiento de rutas comerciales marítimas, firmando acuerdos comerciales con otros pueblos para obtener de ellos lo que necesitaban a cambio de sus excedentes. Y aunque el desarrollo que estas redes llegaron a alcanzar fue, a veces, extraordinario, por lo general quedaban circunscritas a sectores más o menos reducidos del mar. Ese es el motivo por el cual la historia se refiere a los fenicios como los «señores del mar», ya que fueron ellos quienes, ya a finales del II milenio a. C., decidieron abandonar las aguas conocidas para ir más allá. Para encontrar lugares propicios donde establecer colonias comerciales que permitieran la salida de sus productos a cambio de materias primas, obteniendo el enorme beneficio que siempre recibían quienes no tenían competencia. El Mediterráneo oriental se había convertido desde hacía siglos en un hervidero de actividad marítima, donde multitud de mercaderes jonios, persas, aqueos, egipcios, etc., se disputaban el control del comercio más lucrativo. Era necesario descubrir nuevos lugares, nuevos mercados para expandirse y enriquecerse. Y no había opción más tentadora que el Mediterráneo occidental, aquel sector del mar aún desconocido que prometía todo cuanto desearan a quienes se atrevieran a alcanzarlo.

Los fenicios fueron capaces de fundar Gadir (Cádiz) en torno al 1100 a. C., situando en el estrecho las Columnas de Hércules, que marcaban el límite del Mediterráneo y, por extensión, del mundo conocido. No obstante, ellos mismos sabían que tal afirmación no

era cierta. Era posible navegar más allá, y lo hicieron costeando el occidente de Hispania y la región atlántica norteafricana, pero había secretos que debían seguir siéndolo si es que querían mantener la exclusividad sobre aquellos mercados por mucho tiempo. Tampoco se detuvieron allí: conocida la costa norteafricana del Mediterráneo, aún quedaba por explorar su vertiente norte, y a ello, junto con el descubrimiento de diversas islas, se dedicaron durante los siglos posteriores. Fue entonces cuando descubrieron que no estaban deshabitadas. No fueron los primeros en llegar allí, pero tampoco les importaba, todo lo contrario. La existencia de culturas locales facilitaba el acceso a la información que necesitaban para conocer lo que aquellas tierras podían aportarles. No solo eso. Suministrarían la mano de obra para extraer las materias primas a cambio de los productos elaborados que ellos podían proporcionarles y que tanto interés les despertó. El establecimiento de colonias les permitiría mantener un contacto permanente como lugar de intercambio de cultural y comercial lucrativo para ambas partes. Y las colonas comenzaron a surgir y desarrollarse a lo largo de todo el Mediterráneo y el mar Negro, estableciendo rutas que permitieron no solo el contacto constante y directo entre las colonias y sus metrópolis, sino que abrieron al mundo gran parte de los pueblos del Mediterráneo occidental, y más allá, que hasta ese momento desconocían la verdadera extensión del mundo conocido.

Los primeros marinos no disponían de instrumentos de navegación, salvo las herramientas más básicas, como las cortas varas empleadas para medir la profundidad cerca de la costa. En su lugar, utilizaban métodos basados en la tradición, la experiencia y la observación informada de su entorno. Pero fue suficiente para lograr hazañas inimaginables. Muy pronto, comenzaron a familiarizarse con las condiciones que presentaban los distintos sectores del Mediterráneo, las corrientes, el clima, las estaciones más propicias, los vientos, las mareas, etc., gracias a la exploración, la pesca y el comercio. El mar no era un obstáculo, sino muchas veces, y a pesar de todo, el camino más seguro y directo para conectar distintos pueblos que de otro modo nunca hubieran interactuado.

Muchos pueblos comenzaron a desarrollar las primeras naves

tecnológicamente avanzadas a lo largo del II milenio a. C., creando modelos específicos diseñados para adaptarse a sus necesidades concretas y capaces de soportar las condiciones que presentaba el mar en las regiones por las que transitaban. Con el tiempo, el desarrollo de la ingeniería naval y la experiencia acumulada les hizo sentirse capaces de abandonar aquellas aguas conocidas para ir más allá. Mucho más allá.

Los fenicios eran renombrados constructores navales, marineros y comerciantes de ultramar procedentes de Sidón y Tiro. Sus buques de guerra formaron parte de la Armada persa y participaron en la batalla de Salamina (480 a. C.). No en vano, Estrabón y Plinio afirman que obtuvieron sus conocimientos astronómicos de los caldeos y los aplicaron al arte de navegación en mar abierto hasta convertirse en los primeros y más hábiles navegantes del Mediterráneo. De hecho, descubrieron que la órbita de la constelación de la Osa Menor en torno al polo celeste era más cerrada que la descrita por la Osa Mayor, por lo que permitía una navegación más precisa hacia el norte.

En el s. VIII a. C., los fenicios establecieron la colonia de Qart Hadast (Cartago), en el norte de África, y muy pronto los púnicos se hicieron con el control comercial del occidente mediterráneo a costa de sus propios ancestros. Sin duda heredaron de ellos su audacia marinera. Por su parte, los griegos estaban decididos a comenzar su propio programa colonizador, no solo a través del Mediterráneo, sino también a lo largo de las costas del mar Negro, y tampoco nos referimos únicamente a los griegos continentales, como los atenienses, corintios, etc., sino también a los griegos jonios de Focea, Mileto, etc., situados en la costa Anatolia. El propio Platón afirmó que los griegos se extendieron por el mar como «ranas en un estanque», fundando cientos de colonias. Sin embargo, ningún autor que haya sobrevivido se molestó en recordar la dureza que sin duda supusieron aquellas misiones; qué tipo de naves emplearon o cómo se organizaron, de qué modo lograron soportar aquellas gentes las duras condiciones de un viaje incierto. Apenas un ejemplo de lo que llegaron a sentir nos ha llegado en forma de anécdota, cuando uno de los colonos corintios que debían fundar la ciudad de Siracusa en Sicilia decidió entregar el lote de tierra que le correspondía a un compañero a cambio de un pastel hecho en su

patria. No obstante, las expediciones colonizadoras no se lanzaron sin más hacia lo desconocido. Exploradores y comerciantes se habían encargado previamente de enviar información sobre sus periplos a sus lugares de origen, detallando los lugares más adecuados para la fundación de una colonia, el carácter de los nativos y su capacidad bélica, si es que era necesario enviar un fuerte contingente de colonos para vencer su hostilidad. Incluso, como hemos visto, la zona designada había sido previamente distribuida en lotes otorgados a los colonos que formaran parte de la expedición.

De hecho, muchos de tales informes se remitían o enviaban directamente al oráculo de Delos, pues los responsables de estas empresas siempre consultaban a los dioses sobre el mejor lugar al que dirigirse. Una anécdota interesante al respecto tiene que ver con la fundación de la que más tarde se convertiría en la capital del Imperio romano de oriente, Bizancio. Al parecer, los milesios habían comenzado a colonizar las costas del mar Negro desde el s. VIII a. C., pero tras fundar decenas de asentamientos cruzando el Bósforo, nunca se percataron del excelente puerto natural que existía en la orilla europea del estrecho, y que más tarde se conocería como el Cuerno de Oro. Finalmente serían los megarenses quienes se interesarían por el lugar, pero inexplicablemente eligieron la orilla opuesta para crear un asentamiento. Apenas 16 años más tarde, cuando los megarenses acudieron al oráculo de Delfos para informarse sobre la posibilidad de fundar nuevas colonias, los exasperados sacerdotes volvieron a enviarles a aquel lugar, señalando explícitamente que se asentaran «frente a la ciudad de los ciegos».

Por su parte, Heródoto cuenta que fue un tal Coleo quien estableció el primer contacto entre los griegos y la civilización tartesia por puro hazar. Al parecer, cuando este mercader partió desde su patria, Samos, en la costa de Anatolia, hacia su destino, Egipto, se vio obligado a desviarse de su rumbo por la acción de los vientos. Nos situamos en torno al 650 a. C., momento en el que un desolado Coleo se dio cuenta de que había conseguido arribar mucho más al oeste, en la Cirenaica, por lo que decidió tomar provisiones y partir cuanto antes hacia el este. No obstante, los dioses estaban decididos a impedírselo, ya que esta vez lo alcanzó

un vendaval que, de nuevo lo lanzo en dirección contraria, al oeste, probablemente de un modo similar a lo que le ocurriría siete siglos más tarde al barco de san Pablo en Creta, acabando por naufragar en Malta. Pero, cuando por fin Coleo logró tomar tierra de nuevo, se encontraba mucho más lejos de allí. De hecho, ni siquiera era capaz de reconocer aquel lugar. En realidad, había llegado a cruzar el estrecho de Gibraltar, alcanzando el mítico reino ibero de Tartesos. Allí recibió ayuda de los locales y aprovechó para comerciar con ellos empleando la carga que, en un principio, estaba destinada a los egipcios, sentando así las bases de lo que se convertiría en una fructífera relación. Lo cierto es que consiguió intercambiar las ánforas de vino y piezas cerámicas que transportaba por toneladas de oro y plata, regresando a su hogar con una enorme fortuna.

Cierto o no, finalmente no fueron los samios quienes realmente aprovecharon de este descubrimiento, sino los foceos. Focea era una pequeña ciudad helena de la costa anatolia, cuyos hábiles marineros tenían fama de audaces. No en vano en lugar de naves diseñadas para la exploración decidieron iniciar su propio proceso colonizador empleando un modelo de buque de guerra conocido como pentecontera. De hecho, en lugar de navegar en solitario, lo hicieron formando pequeñas escuadras que les permitirían imponerse a otros rivales en el mar o defenderse de las acciones de los piratas. Sin embargo, los buques de guerra estaban diseñados para la velocidad y maniobrabilidad, con lo que no contaban con espacio para transportar suficientes provisiones con las que mantenerse largo tiempo en el mar, por lo que necesitaban un mayor número de puertos aliados donde arribar en su camino, lo que propició el establecimiento de numerosas colonias en el Mediterráneo occidental. De ese modo fueron capaces no solo de alcanzar el mítico reino de Tartesos, sino también la costa atlántica norteafricana.

En torno a mediados del s. VI a. C. el fervor por el colonialismo en el Mediterráneo y el mar Negro comenzó a remitir. Sus costas nada tenían que ver ya con lo que habían sido varios siglos antes. Cientos de colonias surgieron en zonas antes deshabitadas o controladas por sus autóctonos, quienes ahora compartían destino con aquellos extranjeros. Se establecieron numerosas rutas comerciales que alcanzaban desde Gadir hasta Crimea, desde el

delta del Nilo a la desembocadura del Po. Los conocimientos adquiridos sentaron las bases de ciencias y técnicas como la geografía y la cartografía. Muchos Estados se convirtieron en verdaderas potencias navales, cuyas flotas se dedicaron a proteger sus nuevas posesiones en ultramar y vigilar los intereses económicos dependientes del medio marino. Pocos podían intuir entonces que se estaba fraguando el comienzo de una nueva era, en la que los enfrentamientos navales alcanzarían un protagonismo desconocido, no solo en número, sino también en proporciones.

No obstante, aún era pronto, y mientras tanto, los navegantes más audaces decidieron buscar en otros mares los retos que el Mediterráneo ya no podía ofrecerles. Avieno informa sobre un navegante púnico llamado Himilcón, quien, en torno al s. V a. C., fue capaz de cruzar las Columnas de Hércules, rodear el cabo de San Vicente y alcanzar el norte de la actual Galicia; y su compatriota Hannón hizo lo propio entre los ss. VI-V a. C. siguiendo la costa atlántica africana hasta llegar quizá al actual Gabón. Sin embargo, la expedición de Hannón se organizó como una verdadera empresa de colonización a gran escala, pues contaba con una flota de 60 penteconteras que escoltaban las naves de transporte en las que se alojaron 30 000 colonos deseosos de asentarse en aquellos remotos lugares. Y lo hicieron, fundando no menos de media docena de colonas a lo largo de la actual costa atlántica marroquí, antes de que las provisiones de Hannón se agotaran, lo que le obligó a regresar.

Los cartagineses no fueron los únicos interesados en descubrir los secretos del Mar Exterior (Océano). Mucho antes (ss. VII-VI a. C.), el faraón Necao II restauró el viejo canal que unía el Nilo con el mar Rojo y encomendó a navegantes fenicios la circunnavegación de África desde el mar Rojo hacia el sur. Heródoto menciona esta expedición, aunque otros dudaban de que realmente hubieran conseguido circunnavegar África tras los dos años que tardaron en regresar a Egipto. No obstante, el hecho de que situaran la posición del Sol al norte durante gran parte del trayecto prueba que navegaron al sur del Ecuador. En aquella época se creía que todos los continentes estaban rodeados por un inmenso océano. Por ese motivo, Necao y los fenicios estaban convencidos de que África tenía forma rectangular, de modo que no debían navegar demasiado

al sur desde el mar Rojo antes de tener que virar al oeste, pero subestimaron sus dimensiones.

El interés por circunnavegar el continente africano se extendió hasta el Imperio persa, aunque no todos los navegantes alcanzaron el mismo éxito. Entre el 478 y el 465 a. C. Heródoto informa que sucedió un escándalo en la corte del Gran Rey Jerjes, poco tiempo después de que la flota persa fuera derrotada en Salamina. Al parecer, Sataspes, primo de Jerjes, había cometido violación con una de las damas de la corte. Solo había un castigo posible, la muerte, pero su madre intercedió ante el Gran Rey solicitándole que conmutara la pena a cambio de enviarlo en misión para circunnavegar África. Sin duda Jerjes pensó que sus posibilidades de supervivencia eran similares a las de una ejecución, por lo que accedió. Sataspes consiguió una nave y partió desde Egipto hacia el estrecho de Gibraltar con intención de intentarlo por la misma ruta que antes había seguido el cartaginés Hannón. Tras varios meses de aparente navegación, afirma que llegó un punto en el que no le fue posible seguir avanzando, donde se encontraba una raza de pigmeos vestidos con taparrabos que escapaban hacia el interior cada vez que los persas arribaban con sus botes a la costa, por lo que no pudieron entablar contacto con ellos. Ya fuera verdad o pura farsa, más le valdría haberse quedado a vivir en aquel lugar, pues su regreso debió sorprender tanto a Jerjes que decidió retomar la sentencia original y fue empalado.

Tendremos que esperar más de un siglo antes de conocer las hazañas que convirtieron en inmortal a Piteas de Massalia (320 a. C.), así como los posteriores periplos de Pseudo-Escílax (s. IV a. C.) o el muy posterior periplo del mar Eritreo (s. I d. C.). Estos viajes supusieron siempre un desafío adicional, pues no pocas veces tuvieron que abandonar la relativa seguridad de la costa para navegar en mar abierto. Para los marineros, la línea visible de la costa se convirtió en su principal medio de orientación durante milenios, del mismo modo que un niño se aferra a las rodillas de su madre. Ni siquiera cuando más tarde se generalizó el uso de instrumentos tan importantes como la brújula pudieron sustituir la experiencia que los navegantes habían desarrollado para calcular su ruta a partir de puntos de referencia bien conocidos. Por ese motivo, probablemente las primeras naves surcaron el mar sin

alejarse lo suficiente como para perder de vista la costa o el perfil de una isla cercana, de modo que la naturaleza montañosa que presentaba gran parte de la cuenca mediterránea permitía cubrir grandes distancias manteniendo siempre uno o varios puntos de referencia en el horizonte.

De hecho, los mercantes contaban con capacidad para transportar recursos suficientes con los que afrontar una larga navegación sin escalas, pero el diseño de los navíos de guerra priorizaba otros aspectos. La mayoría de los modelos desarrollados en la Antigüedad tenían poco espacio para almacenar agua y alimentos, por lo que el acceso a la costa era esencial para obtener suministros. Por ese motivo, necesitaban permanecer cerca de la costa, de modo que sus tripulantes pudieran comer y descansar adecuadamente en tierra, evitando así las apreturas a las que se veían sometidos en alta mar. No solo eso: si las condiciones de la mar empeoraban podrían buscar refugio en un puerto aliado, evitando el riesgo de zozobrar, y si durante el combate la nave resultaba hundida o capturada, sus tripulantes podrían lanzarse al agua con la esperanza de alcanzar la costa a nado antes de morir o ser apresados. Por esta razón era necesario contar con puertos aliados en lugares estratégicos como requisito primordial para la planificación y ejecución de campañas navales o ejercicios de entrenamiento.

A lo largo de la Antigüedad, cualquier modelo de nave de guerra por debajo de un quinquerreme compartían un propósito común en cuanto a su diseño, velocidad y maniobrabilidad, atributos que se entendían como decisivos para obtener la victoria en combate. Los grandes polirremes desarrollados por los Estados helenísticos cambiaron ese concepto, pero hasta entonces este tipo de embarcaciones solía mostrar un casco largo y estrecho para cortar las olas en lugar de navegar sobre ellas. Se trataba de reducir al máximo la superficie sumergida, así como mantener baja la línea de flotación, para así reducir también la fricción y resistencia del agua frente al avance de la embarcación. Del mismo modo, la «obra muerta» (parte del casco que no permanece sumergido, entre la línea de flotación y la cubierta, en contraposición con la «obra viva», que sí lo está) también debía mantenerse baja para facilitar la efectividad de los remeros. Con estas características, los ingenieros

navales de la Antigüedad (*me-chanikoi*) crearon los buques de guerra a remo más veloces jamás construidos en el Mediterráneo. Sin embargo, su diseño solo resultaba efectivo cuando las condiciones climáticas y de la mar eran las idóneas. La aparición del más leve oleaje o brisas moderadas era suficiente para ponerlas en serias dificultades. El escaso calado y estrecho casco de estas naves, junto con el hecho de que la mayor parte de su peso permanecía por encima de la línea de flotación y la ausencia de lastre adecuado contribuyeron enormemente a reducir su estabilidad. Ni que decir tiene que en condiciones de fuerte tormenta sus ocupantes poco más podían hacer que rezar a cuantos dioses conocieran, ya que sus posibilidades de supervivencia eran muy reducidas si no se apresuraban a buscar un puerto cercano. De hecho, existía riesgo de inundación cuando el agua accedía a la nave a través de las portas, aberturas practicadas en el casco para la salida de los remos. Para reducirla, se colocaron piezas de cuero llamadas *askomatas*, que también conferían una mínima protección a los remeros frente a los proyectiles enemigos, pero, si aun así no era posible achicar la suficiente cantidad, la nave corría el riesgo de zozobrar. Es más, con el mar agitado la propulsión a remo se convertía en extremadamente difícil, sobre todo para los remeros menos experimentados, y la incapacidad para mantener el ritmo les hacía perder impulso, quedando aún más a merced de la mar. En vista de tales circunstancias, es lógico pensar que la actividad invernal de estas naves tratara de reducirse al mínimo indispensable.

Este razonamiento también se ha utilizado para justificar el aparente rechazo que los antiguos marineros habrían demostrado en cuanto a la navegación en alta mar. Y, sin embargo, esta se produjo de manera frecuente, ya que el diseño de las naves mercantes ofrecía mayor estabilidad y seguridad ante condiciones adversas. De hecho, la ausencia de remeros también reducía el riesgo de inundación. Tal era la diferencia de navegabilidad entre las naves de transporte y los buques de guerra que incluso los mercantes de menores dimensiones eran capaces de permanecer en el mar. Prueba de ello se encuentra en las naves que transportaban el grano desde Egipto a Roma, las cuales tuvieron que afrontar no menos de diez días de navegación en alta mar atravesando la cuenca oriental

del Mediterráneo antes de alcanzar su destino. De hecho, cualquier marinero sabe que no hay nada más peligroso que dejarse llevar o tratar de alcanzar la costa ante una fuerte tormenta navegando hacia sotavento. A pesar de ello, son numerosas las referencias a la pérdida de flotas completas cuando sus naves eran «lanzadas» contra la costa por ese motivo. La navegación costera también guardaba peligros aparentemente bien conocidos, y los desastres de este tipo nunca dejaron de producirse.

¿Cuándo partimos?

Las primeras embarcaciones no reunían las condiciones idóneas para afrontar los rigores de las estaciones menos propicias para la navegación, pero, sin duda, se vieron obligadas a superar esos peligros cuando no quedaba otro remedio. Por ese motivo, incluso las flotas militares trataron siempre de evitar toda actividad durante los meses de invierno, si no era estrictamente necesario para defenderse del enemigo o realizar una misión inaplazable. No obstante, el diseño de los mercantes pesados proporcionaba algo más de seguridad contra las adversidades, y no pocas veces la urgencia en la llegada de recursos hizo necesario correr riesgos en lugar de esperar el tiempo necesario para realizar el mismo camino mediante navegación de cabotaje.

En la Antigüedad, los periodos para la navegación propicia se establecieron según las condiciones estacionales, denominados por los romanos como *mare apertum* y *mare clausum*. Las tormentas y el frío no eran los únicos problemas; la niebla y las escasas horas de luz diarias lo complicaban aún más. Nuestra comprensión actual de la temporada de navegación comúnmente aceptada en la Antigüedad tiene su origen en tres fuentes principales. Hesíodo, que escribió en el s. VII a. C., y más de mil años después, tanto los textos de Vegecio (s. IV-V d. C.) como las disposiciones aprobadas por el emperador Graciano (380 d. C.), recogidas en el *Codex Theodosianus*. En realidad, cada uno de ellos propone un calendario de navegación que difiere del resto en casi un mes de diferencia. A pesar de ello, han servido para justificar el consenso académico actual que sitúa el comienzo de la temporada de navegación en marzo o abril y su conclusión en octubre o noviembre. Costumbre que, defienden, se extendió a la actividad de

las flotas romanas y del resto de actores en las aguas del norte de Europa.

Su inicio fue motivo de celebración, mediante rituales propiciatorios en honor a la deidad egipcia Isis Pelagia, la diosa del mar y la navegación, destinados a solicitar la ayuda divina en las empresas que iban a realizar las naves bajo la tutela del Imperio romano. La *Navigium Isidis (ploiaphesia*) tenía lugar en Cencreas (Corinto) el 5 de marzo, coincidiendo con el inicio de los calendarios de navegación de Vegecio y Graciano. Sin embargo, en realidad se promulgó no solo en marzo, sino también el 2 de enero, lo que parece indicar la apertura de un nuevo periodo de navegación en pleno invierno. Del mismo modo, el 27 de enero tenía lugar una festividad adicional en Ostia dedicada a los Dioscuros con la esperanza de que contribuyeran a calmar las aguas a favor de sus devotos. Por eso cuando las reservas romanas de grano se agotaron en el 359 d. C., el *Praefectus Urbi* realizó sacrificios en el templo de los Dioscuros, momento en que los mares se paralizaron repentinamente y una suave brisa brotó desde el sur, permitiendo que la flota llegara al puerto para aliviar la escasez.

Es cierto que, en la medida de lo posible, la navegación en los meses invernales solía tratar de evitarse, pero no lo es menos que hacerlo durante la primavera o el verano tampoco garantizaba la ausencia de peligros. De hecho, es cierto que un comerciante tenía que pagar mayores tasas de interés en los préstamos marítimos si navegaba fuera de temporada, y tenía que garantizar la finalización de los viajes contratados dentro de ese margen. Incluso el emperador Tito se negó a asumir el riesgo de que sus tropas cruzaran ultramar en invierno. Sin embargo, dichas afirmaciones no implican, necesariamente, que la navegación se detuviera durante los meses invernales. Tanto es así que César cruzó el Adriático en enero persiguiendo a Pompeyo (s. I a. C.), uno de los sectores más peligrosos del Mediterráneo en esa época.

En 1965 se descubrió el naufragio de un mercante heleno (s. IV a. C.) cerca de Kyrenia (Chipre), aparentemente hundido por la acción de los piratas, ya que se han localizado puntas de lanza clavadas en el casco. Para entonces ya contaba entre 15 y 25 años en funcionamiento, lo cual es mucho tiempo, y su análisis ha contribuido a comprender mejor los avances en la ingeniería naval

de la Antigüedad. Las reparaciones que presenta muestran los problemas que enfrentaron y los medios utilizados para extender su vida útil. Su adecuada preservación ha permitido llevar a cabo un intento de reconstrucción, el *Kyrenia II*, con el cual se han realizado viajes extensos hasta Nueva York, Japón y el norte de Alemania. No se trata de una nave demasiado grande en comparación con los grandes mercantes de la época, y sin embargo ha resistido perfectamente, lo que evidencia la capacidad de los diseños navales en la Antigüedad para soportar las inclemencias climáticas y la navegación en aguas abiertas con fuertes vientos y oleajes. Estas pruebas demuestran que la navegación en el Mediterráneo no desapareció ni siquiera en época invernal gracias a los avances en el diseño naval alcanzados ya durante la Antigüedad.

A pesar de todo, Hesíodo nos proporciona los primeros consejos relacionados con la navegación por el Mediterráneo conocidos en el Mundo Antiguo al afirmar que es arriesgado navegar antes de mediados de agosto y después de finales de septiembre o principios de octubre. Un calendario extremadamente reducido, considerado propio de alguien carente de conocimientos sobre el mar y el arte de la navegación. De hecho, el propio Hesíodo admite que nunca ha navegado, excepto cuando cruzó el estrecho de Euripus, un cuerpo de agua tan estrecho que apenas tres siglos más tarde era posible cruzarlo mediante un puente. Incluso en otro pasaje reconoce, aunque no lo recomienda, que existía cierta flexibilidad en las fechas que nos ofrece, pues algunos marineros viajaron incluso desde la última quincena de marzo, casi cinco meses antes del periodo que señala como más seguro, hasta la primera de noviembre (siete meses, en lugar de los 50 días iniciales). De ese modo, en realidad, los mares quedarían desolados solo durante el invierno. Sin embargo, sabemos que su padre y su hermano se dedicaban al comercio marítimo, lo que nos obliga a preguntarnos hasta qué punto sus afirmaciones fueron aceptadas por los marineros experimentados.

Su estimación final coincide mejor con la temporada de navegación que describen las fuentes en la Antigüedad Tardía. No obstante, la información ofrecida por Hesíodo estaba directamente relacionada con la capacidad marinera, el diseño y los avances en la navegación existentes más de un milenio antes de la época en que

escribe Vegecio, por lo que debemos tener en cuenta que los desarrollos posteriores sin duda permitieron afrontar la navegación invernal con relativa seguridad, más allá de las afirmaciones del propio Vegecio. No solo eso: la existencia de una mayor cantidad de población y ciudades que demandaban recursos, así como la creación de infraestructuras portuarias más adecuadas, contribuyeron a incrementar el tráfico comercial, multiplicando la experiencia acumulada para afrontar las peores condiciones. Asumir que la temporada de navegación se mantuvo prácticamente sin cambios en ese amplio periodo parece, por lo tanto, poco realista.

Entre los ss. IV y V d. C., Vegecio se refiere a la temporada de navegación de la Antigüedad, señalando periodos durante los cuales consideraba que el transporte marítimo era «seguro», «dudoso» o «imposible». El corazón de la temporada correspondía al verano, mientras que la primavera y el otoño eran periodos de transición en los que era desaconsejable emprender viaje (*mare apertum*). Entre el 7 de noviembre y el 7 de marzo, el Mediterráneo estaba cerrado al tráfico marítimo (*mare clausum*). La época que propone Vegecio coincide con lo expresado por Pericles mucho antes (s. V a. C.), quien ordenó que cada año sesenta trirremes se hicieran a la mar durante ocho meses para aprender la ciencia náutica y adquirir experiencia marinera. Es posible que aquel empleara el texto de Plutarco como base para sus afirmaciones. Hay, sin embargo, una serie de problemas asociados a la aplicación real de este tipo de calendarios que nunca se han abordado adecuadamente, y que deberían llevarnos a cuestionar su aceptación para la navegación en el Mediterráneo. De hecho, parecen tener un alcance excepcionalmente limitado y, por ello, escaso valor práctico para la gran mayoría de la gente de mar.

El problema más obvio es que se diseñaron específicamente a partir de las limitaciones marineras que presentaban los buques de guerra frente a condiciones adversas, mientras que el diseño de los mercantes era perfectamente capaz de lidiar con las condiciones más exigentes. Por otro lado, afirmaciones como estas no tienen en cuenta la enorme diversidad climática del Mediterráneo, de modo que un calendario aplicable a todo él nunca podrá ser aceptado. De hecho, en algunas zonas, las condiciones eran generalmente favorables incluso en invierno y permitían realizar viajes

relativamente seguros. Es más, parece probable que la temporada de navegación para la Armada ateniense fuera ligeramente más larga que la indicada por Vegecio para las naves de guerra que surcaban el Mediterráneo durante la Antigüedad Tardía, simplemente por la diferencia de tamaño y características de los buques en cuestión. La flota ateniense estaba compuesta por trirremes, pero parece que en época de Vegecio estos grandes buques habían dejado de surcar los mares en favor de modelos de dimensiones más reducidas, como las liburnas, cuya capacidad para afrontar condiciones marítimas desfavorables era aún más restringida.

Un ejemplo de ello nos lo ofrece el relato de Dorieo, un prestamista que pretendía recuperar su inversión frente a los armadores. El contrato estipulaba que estos transportarían un cargamento de grano desde Egipto a Atenas, donde, una vez descargado, las condiciones del mar les obligarían a cesar sus actividades durante el invierno. Sin embargo, les acusa de incumplimiento de contrato, pues decidieron permanecer en el mar y obtener así más beneficios tras completar varios viajes entre Rodas y Egipto, en lugar de conformarse y permanecer en el puerto sin poner en riesgo la nave. Queda claro que, al menos, era habitual que esa ruta estuviera abierta durante el invierno. De hecho, contamos con los registros sobre los aranceles aduaneros de la ciudad egipcia de Elefantina en el s. V a. C., que incluyen las fechas de llegada y salida de los buques. Solo enero y febrero presentan ausencia de entradas o salidas. Sin embargo, los mercantes jonios que alcanzaron Egipto comienzos de marzo debieron haber salido mucho antes de sus puertos de origen en el Egeo, quizá a finales de febrero como mínimo. El viaje pudo haberse iniciado incluso mucho antes si se vio retrasado por las malas condiciones de la mar, los vientos contrarios o la necesidad de realizar varias escalas previas. Del mismo modo, se aprecia la salida de navíos a mediados de diciembre, los cuales probablemente se encontrarían aún en el mar a comienzos del invierno. Parece que la tripulación de estas naves se sentía suficientemente segura para embarcarse. Así, Píndaro reconoce que los viajes marítimos a Egipto se realizaron en invierno de manera habitual, y sabemos que el comandante espartano Hipócrates estacionó buques de guerra cerca de Cnido, al suroeste

de Anatolia, para interceptar los mercantes atenienses que discurrían entre el Egeo y el Mediterráneo oriental durante el invierno (412-411 a. C.). Esta acción no solo demuestra la actuación de naves militares en ese periodo, sino también la de aquellos mercantes que esperaba se convirtieran en su presa, tal era el volumen de embarcaciones comerciales atenienses que transitaban por el Egeo sudoriental y tal era su importancia para el abastecimiento del enemigo, lo que justificaba este despliegue.

Contemporáneo al propio Vegecio, el Edicto de Graciano (380 d. C.) proporciona evidencia clara sobre la prohibición impuesta por el Estado romano para el transporte marítimo, decretando que los barcos no salieran del puerto antes del 13 de abril y no más tarde del 15 de octubre. No obstante, su aplicación quedaba restringida a los *navicularii (corpus navicularorumi africanorum*), encargados de transportar los productos de la *Annona* desde el África romana. Por ese motivo, no tuvo un impacto en el resto de *navicularii*, ni tampoco entre los comerciantes privados. De hecho, Plinio recuerda a la avaricia demostrada por los mercaderes para navegar en invierno sin que las tormentas o los piratas fueran capaces de disuadirles. Los propios *navicularii* africanos tenían permiso para realizar operaciones privadas durante el intervalo de dos años entre cargamentos destinados a la *Annona*, por lo que bien pudieron aprovecharlo para realizar transportes invernales. Las excesivas restricciones no reflejan la realidad de la navegación invernal en el resto del Mediterráneo, ya que buscaban marcar el momento más seguro del año para minimizar los riesgos. También debe tenerse en cuenta que el decreto entró en vigor en el 380 d. C. y su aplicación fue extremadamente limitada en el tiempo. A lo sumo, solo los 49 años que transcurrieron hasta la llegada de los vándalos a la provincia en el 429 d. C.

Es más, contamos con veintiocho decretos imperiales conocidos como edictos de doble fecha, promulgados entre los ss. IV y V a. C. para ser entregados al prefecto de Egipto, los cuales quedaban fechados en su punto de origen y su destino. Al menos la mitad de ellos se enviaron entre noviembre y marzo, por lo que el Estado parece haber considerado aceptable la navegación invernal, al menos en cuanto al Mediterráneo oriental. De hecho, parece que coexistieron distintas disposiciones regionales en cuanto a los

periodos en que se permitía la salida de naves estatales a finales del s. IV d. C. Mientras que los *navicularii* africanos estaban obligados por ley a permanecer inactivos hasta mediados de abril, los *navicularii* que navegan por el Egeo y el Mediterráneo oriental podían comenzar sus operaciones más de dos meses antes. El ejemplo más famoso en cuanto al transporte marítimo de grano a Roma durante el invierno se encuentra en el viaje de san Pablo (s. I d. C.), pero, mucho más tarde, el poeta Claudiano también afirmaba que ni las peores condiciones podían impedir que Roma se mantuviera bien abastecida por mar durante el mandato de Estilicón (382-408 d. C.).

Los resultados extraídos de la arqueología experimental mediante la reconstrucción de un trirreme bautizado como *Olimpias* y del mercante *Kyrenia II* refuerzan la creencia de que el calendario marítimo propuesto por Vegecio está diseñado para los buques de guerra que operaban durante el Periodo Tardío, mientras que las naves mercantes no se vieron afectadas por tales restricciones o, al menos, nunca dejaron de operar completamente durante el invierno. De hecho, la arqueología también ha proporcionado información relacionada con estos calendarios de navegación. Se han recuperado hasta 32 *ostrakon* (conchas o fragmentos de cerámica inscritos) en los que se registra el proceso de recepción y pesaje del aceite entregado por vía marítima a los responsables de la *Annona* en Cartago (373 d. C.). En ellos se aprecia que al menos cinco envíos llegaron entre el 3 de febrero y el 11 de abril. Es más, aquellos referidos a comienzos de febrero debieron abandonar el puerto de origen, como mínimo, durante la segunda quincena de enero para afrontar las especialmente adversas condiciones de la mar en las aguas norteafricanas durante el invierno.

La posibilidad de que los buques de guerra más poderosos pudieran responder mejor a las condiciones más difíciles en la mar obliga también a cuestionar la duración de la temporada de navegación descrita en la Antigüedad. El desarrollo y la proliferación de estas monstruosas naves comenzaron a finales del s. V a. C., diseñadas para convertirse en las sustitutas del trirreme, superando la capacidad de cualquier flota enemiga. Su mayor envergadura y resistencia sin duda les permitió desplegarse a lo

largo y ancho del Mediterráneo incluso en invierno, superando así las características de sus predecesoras. Así lo demuestra el quinquerreme que capitaneaba Dionisio de Siracusa (380 a. C.), al ser capaz de superar una tormenta cuando otras siete embarcaciones de la flota, probablemente trirremes, acabaron destruidas cerca de Regium. Del mismo modo, cuando la flota romana se enfrentó a las naves cartaginesas en el estrecho de Gibraltar durante la Segunda Guerra Púnica, el quinquerreme romano que actuaba como nave capitana fue capaz de embestir y hundir a varios trirremes enemigos gracias a su capacidad para controlar las corrientes del estrecho que tanto estaban afectando a las embarcaciones cartaginesas. La heptera (Clase 7) que actuaba como nave capitana de Pirro, el rey de Epiro, también supo resistir mejor las difíciles condiciones del viaje a Tarento (280 a. C.) que el resto de la flota, ya que muchas naves de guerra menores fueron desviadas de su curso o hundidas.

Con una longitud de aproximadamente 47 m y una anchura de unos 7,5 m la nave de Pirro no era mucho más grande que un trirreme. Sin embargo, se ha calculado que triplicaba el peso de un trirreme y multiplicaba por nueve el de una liburna romana tardía principalmente debido a la presencia de un número mayor de tripulantes. Es más, la necesidad de acomodar a un mayor número de remeros obligó a incrementar el ancho de la manga, mejorando así su estabilidad y, con ella, la efectividad de los remeros incluso en las peores condiciones para la navegación. Existe la posibilidad de que, durante el Periodo Helenístico, la temporada de navegación aceptada hubiera alcanzado su máximo histórico frente a lo descrito por Hesíodo o Vegecio en cuanto a las naves de guerra en la Antigüedad. Los enormes polirremes mostraron un diseño y avances con los que no contaban los buques del Periodo Arcaico al que se refiere Hesíodo, ni las posteriores liburnas tan comunes en la Antigüedad Tardía.

En ocasiones se ha argumentado que las velas cuadradas tan extendidas entre cualesquiera de los modelos de embarcaciones que operaron en los mares y océanos de la Antigüedad no eran realmente adecuadas para afrontar con éxito los fuertes vientos y duras condiciones climáticas invernales, situando en este elemento la explicación de afirmaciones como la atribuida a Vegecio. No

obstante, se trataba de un aparejo (curiosamente conocido como redondo) razonablemente seguro y efectivo para lidiar con los vientos fuertes y cambiantes que caracterizan el invierno Mediterráneo, incluso mejor que la posterior vela triangular latina (s. IX d. C.). De hecho, la vela se podía enrollar con facilidad y configurar de diversas maneras para obtener el máximo beneficio según las diferentes condiciones del viento. Este sistema permitió que incluso pequeñas tripulaciones pudieran manejar una gran vela cuadrada con eficacia. Es más, el desarrollo de anillas para el manejo de los brioles (cabos con que se cargan las velas para aferrarlas con más facilidad) parece haberse implantado en época de Hesíodo (s. VIII a. C.), lo que supuso un avance fundamental para las técnicas de navegación. No en vano cuando posteriormente esas anillas fueron cosidas a las velas se logró ejercer un mayor grado de control sobre la nave frente a los vientos más violentos que surgen durante los meses de invierno, permitiendo extender la temporada de navegación. Es más, este tipo de velas fueron empleadas durante la Antigüedad por las embarcaciones que se enfrentaron a los fuertes vientos del monzón en las rutas hacia la India.

Más allá del Edicto de Graciano no contamos con evidencias de que existiera otra legislación relacionada con la prohibición de la navegación en invierno. Tampoco hubiera tenido sentido, sobre todo si pensamos en las distintas características que presentaba la mar en los distintos sectores del Mediterráneo, más aún ante la dificultad que habría supuesto mantener su cumplimiento. Por ese motivo, parece que aquellos comerciantes decididos a mantener su actividad en época invernal se reunieron con los prestamistas a los que solicitaban respaldo económico para sus negocios, estableciendo de común acuerdo los parámetros que afectarían a los fletes. Entre ellos se determinarían sanciones en caso de incumplimiento, a través de tasas de interés más elevadas sobre esos préstamos (sabemos que en ocasiones la diferencia se incrementaba del 22,5 al 30 por ciento) si se corrían riesgos innecesarios, pero no tenemos constancia de que se prohibiera expresamente en ellos la navegación invernal.

5. LAS PRIMERAS NAVES

Un barco es bueno no cuando está decorado con colores vistosos, su proa cubierta de plata y oro, o su marcaron de marfil, ni cuando alberga los tesoros imperiales o la riqueza de los reyes, sino cuando es estable y firme […] para soportar el golpeteo de las olas, obediente al timón, rápido y atento a los vientos.
Séneca (Ep. 76)

Desde el mismo momento en que el género humano alcanzó por primera vez la orilla del mar, sintió que necesitaba conocer sus secretos. Las aguas dejaron pronto patente que no sería fácil, pues los peligros abundaban en aquel extraño elemento que no parecía dispuesto a dejarse someter por aquellas engreídas criaturas terrestres. Sin embargo, aquellas enormes extensiones prometían beneficios sin fin para los más ingeniosos y valientes, quienes no tardaron en observar cómo determinados materiales, como la madera, eran capaces de mantenerse a flote sobre las olas más violentas o las corrientes más traicioneras. Las primeras embarcaciones consistieron en canoas formadas a partir de grandes troncos cuyas proporciones permitieran vaciar su interior y balsas creadas tras unir varios de ellos, o haces de cañas, mediante distintos materiales para formar una plataforma. Estas rudimentarias embarcaciones ofrecían poca o ninguna seguridad a sus tripulantes frente a los retos que se verían obligados a superar, pero, como ha sucedido siempre, el ingenio humano y la experiencia obtenida a través del infalible método de «ensayo-error» hicieron el resto.

Los remos comenzaron a desarrollarse tras demostrar que permitían no solo impulsar aquellas naves a voluntad, sino también dirigir su curso a través de las olas actuando como timón, y más tarde el uso de velas posibilitó aprovechar la ayuda que el viento podía proporcionarles para mitigar su esfuerzo, mientras que en aguas poco profundas fue suficiente con apoyar largas pértigas en el

fondo como medio de propulsión (al modo de los actuales gondoleros). El ser humano pronto comenzó a desplazarse a través de las aguas, siendo capaz de recorrer grandes distancias y aprovechando los recursos pesqueros. Visto así parece sencillo, pero cada pequeño avance sin duda se cobró grandes sacrificios, no solo en tiempo, sino también en vidas, ya que aún estaban lejos de conocer la verdadera magnitud del reto al que se enfrentaban.

Con el tiempo, la necesidad de obtener mayor espacio para realizar las labores marítimas llevó a la construcción de las primeras barcas. Estas se diseñaron buscando generar una superficie amplia convexa a partir de tablas de madera ensambladas para formar el casco. Su estructura permitía albergar un número variable de personas, dependiendo de su tamaño, y otros elementos, como los remos, aparejos, etc., necesarios para faenar en las regiones costeras o cursos fluviales, convirtiéndose en el germen del posterior comercio marítimo a pequeña escala.

Desconocemos el momento exacto en que se produjo este crucial acontecimiento para el desarrollo de la humanidad. Se ha hecho responsable a los egipcios, a partir de piezas cerámicas que muestran ya embarcaciones en torno al 3450-3350 a. C., aunque debieron existir mucho antes. No en vano, la enorme influencia del Nilo favoreció los extraordinarios avances de esta cultura ribereña desde muy temprano, especialmente en el ámbito naval, pues su extenso curso permitía la navegación desde el Mediterráneo hasta la Primera Catarata (donde actualmente se encuentra la presa de Asuán). Estas representaciones muestran las primeras naves de las que tenemos constancia, armadas con un enorme mástil que soportaba una gran vela cuadrada. Contaban con una amplia fila de remeros por banda situados en un mismo nivel, cuyo esfuerzo era imprescindible para remontar el cauce hacia el sur, dos timoneles en los costados de popa y lo que podríamos interpretar como algunos marineros en cubierta. Con estas embarcaciones se adentraron en el Mediterráneo, a través del delta del Nilo, en dirección al Levante o, incluso, más al norte, así como en las aguas poco profundas del mar Rojo.

No fueron los egipcios los únicos interesados en aprovechar los beneficios que la navegación podía aportarles desde muy temprano. En Eridu, asentamiento mesopotámico que en aquella época se

encontraba a orillas del golfo Pérsico, se han localizado modelos de barcos realizados en arcilla contemporáneos a las piezas cerámicas egipcias, y probablemente ni siquiera ambas culturas fueron las únicas interesadas en surcar los mares. Eran embarcaciones pequeñas, diseñadas para faenar o cubrir rutas costeras a corta distancia. No obstante, es necesario recordar aquí un hecho importante. El litoral, como lugar de encuentro entre el medio terrestre y acuático, adquirió un significado especial para aquellos grupos cuya subsistencia se encontraba estrechamente relacionada con estos ámbitos. El mar era considerado como un lugar misterioso, peligroso, frente a la seguridad que ofrecía el regreso a la costa; incluso su sola presencia en el horizonte bastaba como referencia para disipar el miedo a perderse en aquella inmensidad. Es más, la búsqueda de refugio en la costa se ha convertido en un paradigma para aquellos marineros que pretendían salvar la vida ante la aparición de fuertes tormentas. Sin embargo, navegar hacia la costa no siempre era la mejor opción, y los marineros lo sabían muy bien.

Cualquier manual de navegación actual recuerda encarecidamente el riesgo que ello supone, por lo que muchos marineros se sintieron más seguros capeando el temporal en el mar, ya que los fuertes vientos podían arrojarles hacia las rocas con enorme facilidad. La costa ofrecía peligro y seguridad a partes iguales, solo había que contar con la experiencia necesaria para elegir el momento y las circunstancias. Los barcos de mayor volumen estaban especialmente diseñados para lidiar con las condiciones climáticas más adversas del invierno mediterráneo, mientras que los buques de menor calado o las embarcaciones militares se vieron obligados a arriesgarse dirigiéndose a la costa como única alternativa. Es más, la antigüedad de la nave también era un factor importante, ya que la madera de los barcos de reciente construcción mantenía su fuerza y rigidez, frente a los más veteranos, que tras toda una vida soportando el castigo del viento y las olas habrían perdido gran parte de su integridad estructural.

El primer registro documentado de transporte comercial marítimo a gran escala se lo debemos al faraón Esnefru (*ca.* 2650 a. C.), quien solicitó el envío de cuarenta naves cargadas con madera de cedro del Líbano, ya que gozaba de fama merecida como

una de las mejores y más resistentes. Sin duda, las relaciones mercantiles de este tipo existían ya tiempo atrás, empleando flotas y construyendo puertos adecuados, y se mantuvieron durante milenios, como atestiguan los textos de El Amarna. No en vano, tablillas sumerias de este periodo muestran la existencia de un floreciente intercambio marítimo no solo a nivel estatal, sino también particular. La fórmula era sencilla y, en realidad, idéntica a la que se utilizaba para el comercio terrestre. Los costes de la adquisición del cargamento, el flete de la nave, su tripulación, manutención y mano de obra solían ser elevados, por lo que varios empresarios se reunían para formar una sociedad, solicitando un préstamo a banqueros locales. Si el viaje tenía éxito, se repartían los beneficios y se devolvía el préstamo al interés acordado, pero si fracasaba, la sociedad asumía el pago del dinero solicitado, de modo que el banquero era el único que nunca perdía su capital en estas empresas. Solo algunos de ellos, los más arriesgados, además de prestar dinero se convertían también en socios para incrementar los beneficios.

La referencia a la cultura egipcia es importante debido a que contamos con más información sobre su desarrollo, pero también porque se convirtió en referente para muchos aspectos de la relación entre el ser humano y el medio acuático. Egipto importaba multitud de mercancías, no solo madera de cedro del Líbano, sino también incienso, mirra, etc., como productos más codiciados. Estos se traían desde lo que entonces se conocía como País del Punt (actual Hadramut y Somalia), a través de numerosos intermediarios que encarecían enormemente el coste de cada remesa. Por ese motivo, se decidió instituir la primera empresa estatal dedicada al comercio marítimo a gran escala que conocemos con la intención de eliminar así ese sobrecoste. Sin embargo, la tarea no era sencilla, pues obligaba a contar con astilleros, instalaciones de almacenaje, naves, tripulaciones y puertos para las escalas y el abastecimiento a lo largo del Nilo, el mar Rojo, etc., y más tarde mantener esas infraestructuras y protegerlas de bandidos o piratas.

Ha pervivido el relato de uno de los oficiales que Mentuhotep III (2010-1997 a. C.) envió para esta misión, acompañado por 3000 soldados, donde narra las dificultades de la empresa, el racionamiento al que se vieron sometidos, los pozos que debieron

excavar en busca de agua, y otras posibilidades. De hecho, el camino más corto para alcanzar el mar Rojo suponía atravesar el territorio desértico del Wadi Hammamet, por lo que poco después el faraón Senusert ordenó la construcción de un canal que conectara el mar Rojo con uno de los ramales orientales del delta del Nilo. Se buscaba reducir el riesgo, el tiempo y la mano de obra empleados para este fin, al ser posible realizar todo el viaje por vía marítima. No podemos, por menos, que calificar esta obra como «faraónica».

Las naves egipcias muestran una enorme variedad de modelos destinados a diversas labores, desde pequeños botes de pesca a grandes buques destinados a transportar materiales de construcción que llegaron a alcanzar los 100 m de eslora. No obstante, se diseñaron específicamente para el ámbito fluvial o la navegación a cabotaje en el Levante mediterráneo o el mar Rojo, por lo que resultaban poco propicias para soportar grandes tormentas, corrientes, vientos u oleaje. En este momento, el método de construcción naval más extendido entre las ciudades costeras del Mediterráneo era muy similar. La quilla era la pieza más importante de la nave, un largo madero que se extendía de proa a popa como refuerzo longitudinal del armazón en su parte inferior, y sobre el cual este quedaba sustentado para formar el casco. Sin embargo, los egipcios prescindían de este elemento. El casco quedaba formado por tablones sujetos entre sí, de modo que el único refuerzo diseñado para otorgar mayor consistencia a estas naves eran las vigas que recorrían la parte superior del casco de borda a borda y sobre las que se colocaba la cubierta. Los egipcios sabían que este sistema de construcción proporcionaba excelentes naves fluviales, aunque menos adecuadas para la navegación marítima, cuyas duras condiciones amenazaban la integridad del casco con mayor facilidad.

Por ese motivo, los ingenieros navales del faraón Sahure (2550 a. C.) tuvieron que adaptar los barcos fluviales para afrontar una expedición en Oriente Próximo. Buscando mejorar la integridad del casco, decidieron rodearlo con gruesas cuerdas (maromas) que tensaron mediante el sistema de torniquete, y colocaron una red que corría horizontalmente sobre la parte superior del casco, aunque no sabemos si esta última trataba de apoyar la función de las maromas o pretendía evitar el desgaste del casco en tareas de

atraque y salida del puerto. Del mismo modo, fue necesario rediseñar el mástil, ya que sin la quilla a la que normalmente se encontraba unido no resistiría los fuertes vientos marinos, por lo que colocaron dos mástiles menores en proa y popa para distribuir el esfuerzo.

En época de Esnefru (2614-2579 a. C.), incluso antes, existía ya una importante relación comercial entre Egipto y Creta. La tradición mítica atribuye a Minos la primera fuerza naval militar reconocida como tal, que le permitió controlar el Egeo y establecer numerosos asentamientos coloniales a finales del s. XIX a. C., aunque los minoicos disponían ya de una Marina mercante muy desarrollada con anterioridad. Sus redes comerciales no solo alcanzaron Palestina, Siria, el Egeo, Grecia, Asia Menor, Macedonia, Egipto y otros territorios norteafricanos, sino también Sicilia, Cerdeña y más allá. De hecho, las ciudades minoicas no contaban con murallas para su defensa ante eventuales enemigos, ya que su poderosa flota se encargó de disuadir a cualquier posible enemigo durante siglos. Es posible que los minoicos hubieran desarrollado buques específicamente destinados al ámbito militar en este momento o, al menos inicialmente, quizá emplearon para ello naves mercantes adaptadas, pero se convirtieron en la primera gran potencia marítima del Mediterráneo. Ellos fueron los pioneros que establecieron algunas de las rutas comerciales más frecuentadas a lo largo de la historia e, incluso, aquellos que representaron por primera vez los monstruos marinos que los navegantes afirmaban haberse encontrado en aquellas aguas.

Pinturas como el fresco de las naves de Akrotiri (Santorini) se han fechado en 1600-1500 a. C. En este en concreto podemos apreciar varios modelos de embarcaciones. Sus cascos eran redondeados y de fondo plano, con una eslora mucho mayor que la manga. Algunos de ellos no contaban con cubierta, de manera que los remeros ocupaban la mayor parte del espacio disponible, mientras que otros presentaban una plataforma elevada sobre el casco donde se colocaban los combatientes, con cubiertas adicionales en proa (para el vigía) y popa (para el timonel) dotadas de estructuras de madera, a modo de doseles, que les protegían de la lluvia, el sol y los proyectiles enemigos. Solo disponían de un enorme mástil central que albergaba una gran vela rectangular,

cuyo efecto se combinaba con el esfuerzo de los remeros cuando era necesario. Este modelo de embarcaciones presentaba algunas ventajas importantes, ya que era posible cambiar de rumbo fácilmente, de forma que los remeros solo necesitaban invertir la marcha mientras que el piloto pasaba de la popa a la proa, donde existía otro timón, o, simplemente, contaban con dos timoneles entre la tripulación. De hecho, la popa presenta a veces dos timones a ambos lados de la popa, los cuales podían ser manejados por un único piloto o varios de ellos simultáneamente.

Los cascos de algunas naves aparecen completamente decorados con pinturas quizá aplicadas directamente sobre la estructura o realizadas sobre enormes lienzos de lino que, posteriormente, se fijaban al casco empleando resina o algún otro producto. En ocasiones, las embarcaciones se decoraban con guirnaldas durante celebraciones o desfiles triunfales que conmemoraban alguna conquista o victoria naval. Este tipo de embarcaciones militares, conocidas como *hippoi* («caballo», por la imagen de este animal que solía decorar el mascarón de proa), se empleaban para transportar una pequeña cantidad de arqueros y jabalineros para atacar a distancia o iniciar un abordaje si era necesario, así como realizar incursiones rápidas en las costas o acciones piráticas.

El pueblo minoico se caracterizó siempre por su extraordinaria vocación marinera, que se convertiría en el germen de su esplendor económico y social. Sus logros no tardaron en suscitar la atención de otras potencias en auge, como los griegos micénicos, que acabarían por ejercer el control sobre el tráfico comercial en el Mediterráneo oriental a mediados del II milenio a. C. Sin embargo, no fueron los únicos interesados en aprovechar lo que el mar podía ofrecer, y pronto los fenicios de Tiro, Sidón y Biblos comenzaron a emplear su experiencia marítima para explorar los desconocidos territorios occidentales en busca de nuevos mercados ajenos a la influencia micénica. Los distintos modelos de naves mercantes que llegaron a diseñar aparecen ya representados en la tumba de Kenamun, un alto funcionario del faraón Amenhotep II (1428-1397 a. C.). Algunas de ellas contaban con amplias bodegas, cuya capacidad podía ampliarse mediante la colocación de barandillas en cubierta o incrementando enormemente la borda, aun a riesgo de que tales medidas afectaran a su maniobrabilidad y capacidad para

afrontar las inclemencias.

Buques de guerra

No tardaron mucho en surgir las primeras naves específicamente diseñadas para la guerra naval, en la que la maniobrabilidad y la velocidad eran determinantes. Por ese motivo, sus funciones se multiplicaron, pues podían emplearse para atacar naves de suministros o realizar ataques relámpago en puertos enemigos, mientras que, en tiempos de paz, eran utilizadas para tareas urgentes como el envío de mensajes o el transporte de embajadas. La experiencia acumulada y el avance de la tecnología naval propiciaron la aparición de las primeras flotas de guerra durante el Bronce Tardío (1300-800 a. C.) y, en consecuencia, comenzaron a producirse los primeros enfrentamientos navales atestiguados entre escuadras adversarias, como sucedió cuando la flota de Ramsés II se impuso a las naves de los conocidos como Pueblos del Mar (*ca.* 1271 a. C.).

De hecho, tales esfuerzos por generar una respuesta contundente ante las acciones violentas en el mar respondieron, al menos inicialmente, a una de las tradiciones con más arraigo en el medio acuático, la piratería. Mucho antes de que los primeros buques de guerra comenzaran a patrullar las costas y rutas frecuentadas por los comerciantes de estas naciones, los acciones piráticas contaban ya con siglos de actividad sembrando el terror entre los mercantes y las poblaciones costeras del Mediterráneo. No en vano las primeras embarcaciones dedicadas a la obtención de botín no se diseñaron para enfrentarse entre sí, sino que se empleaban en lo que hoy conocemos como operaciones anfibias, consistentes en el rápido traslado de efectivos hacia objetivos costeros específicos por vía marítima. Esta definición es igualmente válida en contextos de guerra declarada entre Estados, ya que toda la tripulación de estos buques ancestrales ejercía una doble función que más tarde se dividiría entre los infantes de marina (combatientes) y los marineros/remeros (encargados de tripular y propulsar la nave). En esta época, cada tripulante actuaba como soldado que impulsaba y dirigía el buque que lo transportaba. Luego, una vez en tierra, los hombres se desplegaban como tropas ligeras cuya misión consistía en asaltar un territorio cuando alcanzaban su destino, ya fuera en el

transcurso de operaciones militares o por el mero interés de obtener botín. De hecho, el transporte marítimo de tropas en operaciones militares se produjo en Egipto desde el Reino Antiguo (2575-2175 a. C.) como medio para asegurar una rápida actuación frente a la amenaza de Estados enemigos en los lejanos territorios que permanecían bajo su control, como el Levante mediterráneo.

Mucho más tarde, Homero describe las naves aqueas que participaron en la guerra de Troya como ligeras, esbeltas y elegantes, bien equilibradas y trabajadas, pero sobre todo destaca su velocidad, como corresponde a naves destinadas a realizar rápidas incursiones en regiones costeras para obtener botín. La *Ilíada* y la *Odisea* se consideran poemas épicos basados en tradiciones orales anteriores, que reflejan prácticas ancestrales relacionadas con la navegación. Estas embarcaciones eran ideales para acechar otras naves ocultas en promontorios, escapar sacándolas del agua rápidamente o evitar a sus perseguidores navegando a través de aguas poco profundas. Sin duda tenían poco que ver con las naves egipcias, pues el casco se elaboraba en torno a la quilla y las nervaduras que formaban su esqueleto. Contaban con una gran vela cuadrada y la proa se elevaba abruptamente recta o curvada desde la quilla, cuyo extremo (llamado *ikria*, mientras el adorno de popa es conocido como *aphlaston*) a veces se remataba con una pieza en forma de pez, elementos muy similares a los de las naves minoicas, por lo que no sería descabellado pensar que, aun tratándose de un pueblo igualmente marinero, los aqueos tomaran prestadas las técnicas y modelos navales de aquellos.

Las grandes armadas, como la dispuesta en Troya, se organizaban en escuadras menores de cincuenta naves que, a su vez, podían formar flotas de 10 embarcaciones. En ocasiones, estas debían escoltar a varios buques de transporte o contaban con el apoyo de naves menores, que a veces pertenecerían al Estado o eran requisadas según las necesidades. Homero nos describe varios tipos de naves militares, algunas de las cuales alcanzaban hasta 120 tripulantes. Sin embargo, las más habituales eran de menor tamaño, como el eiksoros, con 16-17 m de eslora, 3 m de manga y 10 remeros por banda (cuyas reducidas dimensiones lo hacían más estable y maniobrable para navegar en aguas abiertas), o la triacontera, con 17,5 m de eslora, 2,2 m de manga y 15 remeros por

banda. Pero las más conocidas fueron, sin duda, la pentecontera, de 30 m de eslora y 25 remeros por banda, y la hecatontera, con 50 remeros por banda. Algunos de estos modelos pudieron desarrollarse incluso en época micénica, pero, en general, al menos la mayoría de ellas parecen surgir entre el 900 y el 700 a. C., caracterizadas por tratarse de monorreme (naves con un solo nivel de remeros). Utilizaban una vela cuadrada o rectangular situada en su único mástil, y el casco se recubría de resina de pino para ayudar a su impermeabilización.

De hecho, la Armada estaba formada por navíos de características muy distintas a los que componían la Marina mercante. El número de marineros, remeros y tropas que albergaban era mucho mayor, pues se necesitaban para propulsar la embarcación, enfrentarse al adversario, navegar, realizar reparaciones rápidamente o apagar incendios provocados por el enemigo. Sus cascos presentaban una silueta más estrecha, pues, a pesar de la necesidad de albergar a los remeros, no necesitaban contar con una amplia bodega para almacenar productos.

En el Mediterráneo, era importante evitar el quebranto, producido cuando las pequeñas olas de este mar elevaban el centro de las naves con cascos alargados, mientras la proa y la popa sufrían un empuje hacia abajo al encontrarse en el seno de la ola al mismo tiempo. Este problema se intentó solucionar mediante la *hipozomata*, un cabo doble muy tensionado mediante torniquetes, con el que se unían proa y popa para mantener el casco rígido. Solía medir unos 300 m y pesaba más de 100 kg. Cada barco llevaba dos pares, que se soltaban cuando las naves estaban varadas.

Estas características sugieren que los barcos estaban destinados a transportar grupos de hombres armados en viajes de corta duración. Las imágenes de combates entre distintas naves son todavía raras, y las que sobreviven no parecen representarlas como armas propiamente dichas, gracias al uso del famoso espolón (*embolos*), sino mediante tácticas de abordaje. No obstante, se ha discutido mucho sobre si las triaconteras mencionadas por Homero contaban ya con ese elemento, aunque el poeta no alude a ello quizá para evitar anacronismos, pues aparentemente fue desarrollado ya a comienzos del I milenio a. C. Es probable que, al menos inicialmente, este tipo de embarcaciones no fueran lo

suficientemente robustas para emplearlas como arietes, posibilidad que surgiría más tarde, por lo que la pronunciada quilla que presentan pudo responder a otros motivos. Parece tratarse de una invención griega que inicialmente se emplearía solo en los buques mercantes como único medio de ahuyentar a las naves piratas (que no la solían emplear al impedirles saquear la nave que abordaban si esta se hundía), construido en madera recubierta con placas de metal para evitar su deterioro y aumentar la efectividad. La primera batalla atestiguada en que se utilizaron data del 535 a. C., cuando sesenta naves focenses de Alalia (actual Aléria, Córcega) demostraron su efectividad frente a una escuadra combinada etrusca y cartaginesa cerca de Cerdeña, que les duplicaba en número. El abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo habían terminado. A partir de entonces, la victoria pertenecería a las tripulaciones más diestras y los remeros mejor capacitados, no a la mayor cantidad de infantes de marina que estos buques pudieran transportar. Con un solo golpe del espolón, era posible hundir una nave enemiga con toda su tripulación dentro, sin riesgo de perder efectivos en el enfrentamiento, y la maniobra podía repetirse tantas veces como fuera necesario.

Para hacernos una idea de la magnitud de algunos de los enfrentamientos navales de la Antigüedad, es necesario compararlos con otros bien conocidos que se produjeron más tarde. En la batalla de Ecnomo (256 a. C.), romanos y cartagineses sumaron casi 700 embarcaciones entre sí, frente a las apenas 600 que pusieron en liza la Santa Liga y el Imperio otomano en Lepanto (1571), y sin duda muchas más que las 70 que combatieron en Trafalgar (1805).

Pentecontera

La pentecontera fue una de las primeras naves cuyo empleo se hizo común en el Mediterráneo como evolución del eiksoros, inicialmente dedicada al transporte de personas y mercancías, siendo más tarde adaptada para el uso militar o la piratería. Por este motivo sus características fueron variando a lo largo del tiempo y adoptaron varios diseños según las necesidades, aunque fueron siempre muy similares. Eran naves alargadas y estrechas tan difíciles de construir como de gobernar, ya que su resistencia a las inclemencias del mar era muy reducida, por lo que requerían

tripulaciones muy experimentadas. De hecho, las reducidas dimensiones de su precursor las hicieron más estables y maniobrables para navegar en aguas abiertas. Sin embargo, su popa alta y curvada se diseñó para otorgarles mayor versatilidad, ya que, en esta época, los puertos adecuados no eran abundantes y la posibilidad de varar la nave fácilmente en cualquier playa se convirtió en una de sus características más prácticas.

Homero las define como «naves huecas», por lo que o no contaban con puente o este cubría apenas lo necesario para colocar al oficial de proa (*pro-rate-s*), el vigía y varios infantes de marina en ese lugar, y hacer lo propio con el timonel y el capitán en la popa, según fuera necesario. El mástil estaría realizado con madera de pino o abeto, y mediría entre 10 y 15 metros de altura, asegurando la vela en aparejo de cruz mediante numerosos cabos de papiro, esparto, cuero o lino. Tan pronto como arreciaba, los remeros dejaban de bogar, y sacaban los remos de los toletes de madera, a los que se sujetaban mediante correas de cuero, para situarlos bajo los bancos y extender rápidamente la vela. Esta podía enrollarse para ser guardada, hecha de lino, pero a partir de varias piezas cosidas para darle mayor resistencia. Estas naves debían hacer noche en tierra, donde los tripulantes aprovechaban para descansar y obtener recursos. Era posible pernoctar a bordo, aunque no recomendable, ya que las estrecheces dificultaban el buen descanso, y apenas solo algunos de los tripulantes podrían extender una pequeña tela para guarecerse, mientras los remeros dormían en sus bancos.

Eran ligeras y por ello veloces, de manera que se mantuvieron en uso hasta el Periodo Clásico, empleadas como naves auxiliares de las flotas en tareas de reconocimiento y rescate de náufragos tras la batalla. Su francobordo (altura de la nave desde la línea de flotación hasta la borda) era muy bajo, típico de estas embarcaciones, como se aprecia en la nave de Odiseo. Es más, para evitar que los marineros cayeran al mar, y proteger a los remeros de las flechas enemigas, se recubría la borda con esteras de mimbre. Las más habituales tenían 25-35 m de eslora, 4-5 m de manga y una tripulación de 50 remeros dispuestos en dos filas de 25 a cada lado, en una sola banda, los cuales debían desempeñar su trabajo al ritmo que indicaba un flautista (*aule-te-s*), siguiendo las órdenes del

contramaestre (*kéleustès*), responsable de los remeros, su equipo, provisiones, entrenamiento y moral. El resto de la tripulación estaba formada por el capitán (*pentecontarco*), uno o dos pilotos (*kybernetes*) y 10 marineros encargados de los aparejos, las velas, etc., por lo que el número total de efectivos rondaría los 65 hombres.

A veces las velas se tenían para destacar su condición (morada para las naves insignia, negra para momentos de luto, verde o azul para mimetizarse con el mar, etc.) y se colocaban insignias en la parte frontal del casco. Este solía ser negro, aunque a veces se menciona el uso de otros colores como el rojo o el azul, con un ojo dibujado en la amura. Los famosos ojos protectores o *uadyet* servían para «guiar» a la nave en situaciones climatológicas adversas, ya que los marineros pensaban que sus naves tenían «alma», y esos eran sus ojos. Se cree que ya en este momento distintos modelos de penteconteras se desarrollaron empleando el mismo número de remeros por banda, pero a veces distribuidos en dos filas o, incluso, en tres, como más tarde sería común en los trirremes. Los modelos más arcaicos utilizaban dos anclas de piedra, y se accedía a ellas por una escalera o rampa de madera.

Hecatontera

A partir de la pentecontera se diseñaron nuevos modelos de embarcaciones con una estructura similar, como la hecatontera. Su casco también era de color oscuro, pero ahora con 50 remeros por banda y la borda más elevada. Probablemente, tal cantidad de remeros obligó a situarlos en dos niveles o, quizá, cada remo era manejado por dos hombres, ya que una sola hilera por banda hubiera requerido una eslora mínima mucho mayor de la que emplearon estas naves, comprometiendo la resistencia de su estructura. No sabemos con seguridad cómo se colocaron, pero sin duda el aumento en el número de remeros les otorgó mayor velocidad.

Birreme o dikrotos

Aparentemente no fue hasta el s. VIII a. C. cuando se desarrollaron las primeras naves diseñadas para albergar un mayor número de remeros gracias a la posibilidad de situarlos en dos niveles por

banda, de forma que era posible seguir evitando incrementar la eslora (que incluso se redujo un tercio) y la manga de las naves de guerra para no comprometer su estructura en condiciones de mala mar. Así nació el birreme, adaptando la obra muerta (parte del casco que está fuera del agua) para alojar un mayor número de remeros que mejoraban la velocidad, capacidad de ataque y maniobrabilidad de sus antecesoras, al duplicar la fuerza motriz que podían alcanzar sin el uso de las velas.

A pesar de que no aparece mencionado en sus relatos, el birreme surgió ya en época de Homero (s. VIII a. C.), alcanzando en torno a 24 m de eslora y 3 m de manga. Las tradicionales anclas de piedra se sustituyeron por dos de hierro, colocadas en las serviolas que sobresalían a ambos lados de la proa. Un elemento adicional que proporcionaba estabilidad era la existencia ahora de una cubierta completa, en sustitución de las cubiertas de proa y popa, así como las estrechas pasarelas existentes en los modelos anteriores, que no proporcionaban protección para los remeros frente a los proyectiles enemigos. A partir de este momento, los barcos con cubierta pasaron a ser conocidos como catafractos y los que no contaban con ella como afractos.

Hemiolia

Era una embarcación ligera y muy rápida, motivo por el cual se encontraba entre las preferidas por los piratas de la Antigüedad, pero también se empleaba en combate como barco de apoyo o en labores de exploración. Desarrollada en el s. IV a. C. a partir del birreme, podía emplearse también para la navegación fluvial. El número de remeros se redujo hasta un máximo de 50, en uno o dos niveles, como en las penteconteras, pero al disminuir su peso total podía alcanzar mayores velocidades. De hecho, es probable que los remeros se colocaran en un solo nivel, aunque distribuidos en una hilera y media para cada banda, ocupando estos últimos la parte central de la nave gracias a que la mayor amplitud de la manga permitía acomodarlos. El casco también tenía una longitud algo mayor que las penteconteras.

Mioparo

El mioparo se convertiría en la nave pirática por excelencia, incluso

más extendida que la hemiolia, ya que sus dimensiones eran más reducidas, lo que permitía manejarla con un menor número de tripulantes, ofreciendo mayor estabilidad y maniobrabilidad. No en vano los costes de construcción y mantenimiento también eran mucho menores. Sin embargo, no contamos con datos sobre sus características o apariencia.

Trihemiolia

Un buque de guerra ligero que alcanzaba dimensiones muy superiores a las de la hemiolia, ya que contaba con unos 120 remeros, colocados en dos filas y media por banda a lo largo de tres niveles. Su desarrollo se atribuye a los rodios, que lo emplearon durante todo el Periodo Helenístico, como contramedida a las rápidas hemiolias tan frecuentemente empleadas por los piratas que operaban en el Mediterráneo oriental. Desafortunadamente, no sabemos mucho más sobre esta embarcación, aunque es probable que fuera muy similar en aspecto a la hemiolia, y parece que permaneció en activo al menos hasta el s. I d. C.

Trirreme o triere

Los trirremes pronto se convertirían en las más famosas naves de la Antigüedad, embarcación militar por excelencia en el Mediterráneo. Su desarrollo se atribuye a los corintios en torno a mediados del s. VI a. C. y se mantuvo en activo al menos hasta el s. IV d. C., asignando una tercera línea de remos a los birremes de manera que no fuera necesario ampliar la manga. Esta novedad permitía incrementar aún más la efectividad y velocidad de estas nuevas naves, desplazando el uso de birremes. No obstante, la mayor parte del espacio disponible pertenecía a los remeros, por lo que se mantuvieron las tradicionales restricciones en cuanto al transporte de suministros, que seguían colocándose bajo los bancos de remos. A falta de bodega, ese limitado espacio apenas permitía almacenar lo suficiente para un máximo de tres días de navegación como norma operativa. El único espacio disponible era escaso, debajo de las cubiertas de proa y popa, y la mayor parte debía emplearse para el almacenamiento de agua, además del equipo, junto con la vela auxiliar y el mástil, que se desarbolaba y desmontaba antes de la batalla o en ausencia de viento. De ese modo, aunque los modelos

de mayores dimensiones dispusieran de más espacio, no eran realmente efectivos para este fin, ya que tenían que aprovisionar un mayor número de tripulantes. Las naves estaban obligadas a pernoctar en tierra, donde los hombres se apresuraban a obtener recursos mediante la caza o los mercados de las ciudades próximas, mientras realizaban las reparaciones urgentes. Los cargueros estaban diseñados para navegar durante largos periodos en mar abierto, pero un escuadrón de combate tenía que seguir la costa para que, cada noche, los hombres pudieran varar los barcos, abastecerse, cocinar, comer y dormir en tierra.

De hecho, sabemos que las naves de guerra romanas debían de contar con morteros portátiles, por lo que sin duda transportaban una pequeña cantidad de grano para fabricar pan, o un tipo de gachas llamadas *puls* o *pulmentum* (de donde proviene la palabra puchero). Estas se realizaban con cereales o legumbres puestos en remojo para ablandarlos, principalmente farro (relacionado con la espelta, la escanda y el trigo) cocido en agua, vino o leche, al que se podía añadir trigo en granos, vegetales y/o aceite. Existían distintas variantes de este plato, como el *puls fabracia*, que incluye cerdo, el *puls punica* con miel, huevo y queso fresco o el *puls fabata* con habas en lugar de cereales. Era un alimento básico muy habitual en el ejército romano, y además muy sencillo de preparar. También existían alternativas, como la sémola o la avena, que se trituraban formando una pasta gruesa para ingerir directamente o con agua. Otros tipos de cereales, leguminosas, etc., seguían el mismo proceso, a veces mezclándolos para obtener un producto más nutritivo que podía presentarse en forma de papilla u hornearse para hacer tortas. También se cocinaba harina de cebada con aceite y vino hasta formar una pasta comestible que podía ingerirse incluso mientras los remeros trabajaban. Este tipo de alimentos tenían la ventaja de resistir mucho tiempo antes de corromperse, lo que permitía almacenarlos ya cocinados en las naves si era necesario.

Otro alimento básico en la dieta era el bizcocho (*bis coctus*, «cocido dos veces»), una especie de torta que se cocinaba y, tras un tiempo de horneado, se volvía a cocinar para eliminar toda humedad y cualquier resto de bacterias (aunque estas se desconocían). El proceso permitía que se conservase durante más

tiempo. Por otra parte, si bien es cierto que la carencia de espacio en estas naves otorgó mayor importancia al transporte de agua, no es menos cierto que también contaban con una pequeña cantidad de vino para diluir, lo que proporcionaba un sustento refrescante para las tripulaciones exhaustas.

Los trirremes eran ligeros y de aspecto alargado, con cerca de 40 m de eslora y entre 3,5-6 m de manga, construidos en dos versiones, el modelo *afracto* y el *catafracto*. Los pesados modelos posteriores disponían de dos mástiles: el principal, situado en el centro de la embarcación, con una gran vela maestra blanca y rectangular de unos 8 m de ancho (*histión*); y otro en la proa, que enarbolaba una pequeña vela (*artemón*, ahora bauprés), que permitía gobernar el barco incluso con vientos transversales. La proa se decoraba con los característicos ojos, uno a cada lado, pintados sobre piezas de mármol, pues creían que ayudaría a que la nave siempre encontrara un paso seguro a través del mar. Los griegos pensaban que las velas eran las «alas» de la nave, y los salientes del casco situados encima de los ojos sus «oídos». Los orfebres decoraban el mascarón de proa con imágenes de dioses y diosas que servían para identificar a la embarcación. A cada trirreme se le ponía un nombre y se les consideraba como seres vivos y sagrados con carácter femenino.

Los remeros constituían un tercio del peso total, colocados en tres niveles superpuestos, hasta alcanzar la cifra de 170 (85 por banda, cada uno en un solo remo), a los que se sumaba el personal de cubierta (*hype-resia*), compuesto por marineros, oficiales y soldados hasta los 200 tripulantes. De hecho, entre ellos existía hasta un médico a bordo, lujo al que las naves de menor tamaño tuvieron que renunciar. Contaba con dos timones y sus remeros podían alcanzar una velocidad en combate de entre 5-6 nudos (9-11 km/h), aunque, a plena boga, se incrementaba hasta los 7-9 nudos (13-16,7 km/h). El nivel inferior, apenas por encima de la línea de flotación, lo ocupaban los talamitas (27), ligeramente adelantados y por encima de los anteriores se encontraban los zigitas (27), y en el nivel superior los tranitas (31). Los remos de las dos filas inferiores se extendían a través de orificios practicados en el casco, los cuales podían cubrirse con piezas de cuero para ofrecer cierta protección a los remeros frente a las armas arrojadizas del enemigo. Los remos tenían casi la misma longitud (entre 4,41-4,66 m; los del centro más

cortos y los de proa y popa algo más extensos), abaratando el coste de producción, pero, en la fila superior, por el contrario, se maniobraba mediante toletes dispuestos sobre una postiza situada en la borda (*parexeiresia*). De hecho, estas naves nunca contaron con ningún tipo de sujeción en los laterales de la cubierta para evitar que sus tripulantes cayeran al mar durante las tormentas o tras la embestida de una embarcación enemiga. Cada trirreme llevaba treinta remos de repuesto para sustituir los dañados durante el uso o el combate.

Los remos se elaboraban cuidadosamente con madera de abeto joven, buscando que la veta de la madera quedara alineada a lo largo del eje para hacerlos muy resistentes, capaces de soportar el gran peso que generaba su longitud y la embestida de los buques enemigos cuando trataban de partirlos para inmovilizar la nave en combate. Eran cuidadosamente inspeccionados antes de ser aceptados. Curtidores y peleteros se encargaban de fabricar los cojines de los remeros o las piezas que les cubrían de los ataques enemigos. Dos remos de mayor tamaño y anchura, situados a ambos lados de la popa, hacían las veces de timón, aunque desconocemos si estas naves empleaban por ello dos timoneles o si ambos se manejaban a la vez mediante algún tipo de mecanismo.

Sentados en lo profundo del casco, los dos niveles inferiores de remeros no podían ver el exterior, de modo que eran los tranitas quienes marcaban el ritmo de las palas para mejorar la efectividad, siguiendo las órdenes del oficial a cargo de los remeros o contramaestre (*kéleustès* en griego, a veces denominado de varias formas en latín, como *pausarius, pitulus* u *hortator*). En condiciones normales marcaba la boga con su propia voz, golpeando un madero con una maza (*portisculus*) o mediante canciones, pero, en combate, si tenía que guardarse silencio, utilizaba para indicarlo el sonido de dos pequeñas piedras al chocar. Cuando el estruendo del mar o la batalla impedían la comunicación, se ayudaba por el *aule-te-s*, con la música que tocaba en un instrumento de viento llamado *aulós*. Sin embargo, después del anochecer, ni siquiera los tranitas eran capaces de controlar el progreso de las palas. Ello, unido a los momentos en que las condiciones climáticas y de la mar eran difíciles, da una idea de lo tremendamente complicado que debió ser mantener un ritmo

adecuado. Cuando el remo tenía que ser prolongado durante largas etapas, los hombres contaban con breves periodos de descanso.

Por su parte, la aparición del espolón supuso un paso más en el desarrollo naval, esencial para el nuevo estilo de guerra en el mar. En este momento surgen las primeras representaciones de arietes puntiagudos destinados a golpear el casco de las naves enemigas en o por debajo de la línea de flotación. Los espolones de extremos romos no aparecerán hasta el s. VI a. C., y aquellos con forma de tridente aún más tarde, en torno al s. IV a. C., permaneciendo en uso hasta el s. I d. C. La quilla se extendía para alojar el enorme espolón formado por 2-3 aguzadas puntas recubiertas de bronce (elaborado con nueve partes de cobre y una de estaño, más resistente a la oxidación que el hierro). Sobresalía hasta 2,5 m, pesaba entre 400-500 kg, y podía ser sustituido en caso de rotura. No obstante, su función no solo era militar, ya que ayudaba también a reducir el impacto de las olas sobre la proa, mejorando la estabilidad y permitiendo alcanzar una mayor velocidad.

Los espolones no se diseñaron para penetrar el casco de una embarcación enemiga, pues tanto la nave atacante como la atacada habrían quedado irremediablemente unidas, por lo que su intención era practicar un orificio para abrir una vía de agua en el casco enemigo que propiciara su hundimiento. Dependiendo de lo robusta que fuera la estructura de la nave embestida, la velocidad necesaria para lograr ese objetivo era de 9 nudos (unos 17 km/h) como mínimo. De hecho, y si era posible, la aproximación en combate solía realizarse a vela para que los remeros estuvieran descansados y, justo antes de comenzar, se desarbolaban para evitar perder mástiles y velas por ataques enemigos, ya que podían necesitarlos para maniobrar o escapar. No obstante, en ocasiones dejaban en tierra el mástil y la vela principal para aligerar el peso de la nave y permitir una mayor movilidad en cubierta, dejando solo el *artemón* para el mismo fin.

Las tripulaciones debían ser entrenadas rigurosamente. Su trabajo era mucho más exigente físicamente de lo que podemos imaginar. Quien haya remado durante unos pocos minutos en un bote apenas puede acercarse remotamente a lo que sentían aquellos hombres. Las ampollas y el dolor muscular que hayamos experimentado no eran nada en comparación. La reconstrucción del

trirreme *Olimpias*, una réplica lo más exacta posible de un trirreme ateniense del s. V a. C., ha permitido conocer algunos datos importantes al respecto de su comportamiento en el mar, a partir de los cuales aproximarnos a conjeturas más razonables acerca de otros elementos sobre los que aún no disponemos de información directa. Los remeros apenas lograron alcanzar esa velocidad máxima de 9 nudos durante unos minutos, con una cadencia de 38 golpes de remo por minuto, y apenas a 4,6 nudos (8,5 km/h) durante una milla náutica (1,85 km), ya que durante el resto de las 31 millas que recorrieron, el esfuerzo de los remos se realizó por turnos, y la coordinación de los ciento setenta remeros del trirreme, incluso con la mar en calma, fue extremadamente difícil. Es más, cuando el *Olimpias* encontró vientos con ráfagas de hasta 25 nudos (46 km/h) que producían mares picados de un metro de altura, los talamitas fueron incapaces de remar, mientras que los dos bancos superiores de remeros no solo experimentaron grandes problemas para mantener el ritmo, sino que, después de poco más de una hora, se agotaron físicamente. Sin duda, las tripulaciones de las antiguas naves de guerra soportaron un régimen de entrenamiento más largo y riguroso, hasta ser capaces de realizar su trabajo.

El capitán (*trierarco*) sabía que, a lo sumo, disponía de dos oportunidades, ya que, de lo contrario, debería retirarse hasta que los remeros se recuperaran del esfuerzo. En el momento del impacto, la nave debía mantener esa velocidad, ya que si los remeros bogaban demasiado lento, el enemigo podía virar para evitar la embestida; y si lo hacían demasiado rápido, el empuje incrustaría el ariete profundamente en el casco enemigo, lo que impediría a los remeros realizar la maniobra de ciaboga a tiempo de manera que evitaran que sus oponentes intentaran abordarles antes de perder su nave. Como es de suponer, la tasa de mortalidad de los remeros era muy elevada con este tipo de tácticas. No obstante, normalmente las vías en el casco no suponían el hundimiento inmediato, ya que resistían mucho tiempo antes de que ello sucediera, lo que permitía que sus tripulantes las abandonaran si era necesario, mientras que otras naves de su escuadra, o los propios enemigos, podían remolcarlas para repararlas en dique seco y volver a utilizarlas.

En esta época, las naves eran muy similares, hasta tal punto que,

en medio del fragor del combate, era difícil distinguir el bando al que pertenecía la llegada de una nueva flota. Incluso en plena batalla, naves enemigas capturadas eran inmediatamente puestas en combate traspasando la mínima tripulación necesaria, de modo que muchas veces la Armada vencedora acababa la batalla con más embarcaciones de las que contaba al principio.

La velocidad de una flota está determinada por sus miembros más lentos, para evitar romper la formación y quedar expuesta al enemigo, dosificando el esfuerzo de los remeros cuando no podían emplearse las velas, cuya fuerza podía ser necesaria en caso de ataque sorpresa. Esto dificulta mucho calcular la velocidad que podían alcanzar estas naves de manera independiente. Es más, las condiciones de la mar, los vientos, la época del año o el tipo y la antigüedad de cada embarcación eran factores determinantes en este sentido, lo que podía incluso duplicar el tiempo habitualmente empleado para cubrir una ruta conocida. Conocemos algunas referencias a viajes realizados por navíos romanos en rutas establecidas que nos pueden dar una idea, gracias a su duración, de la velocidad de crucero que alcanzaron. Sicilia se separaba de Cartago por una distancia de 176 km, que la flota de Escipión cubrió en 30 horas (204 a. C.), lo que supone un promedio de 3 nudos de velocidad (5,5 km/h). Mucho más tarde, otra flota romana tardó 60 horas en cubrir esa distancia (49 a. C.), y poco después al propio César le llevó tres días y medio, por lo que debió encontrar peores condiciones. Sin embargo, también conocemos verdaderas proezas de las naves romanas en este sentido, pues una flota alcanzó Corfú desde Brindisi (la misma distancia anterior) en 11 horas, lo que supone una velocidad de 11 nudos, que solo pudo alcanzarse con el viento a favor. Sabemos que estas naves eran capaces de navegar 18 horas diarias, llegando a cubrir distancias de hasta 340 km en una sola jornada, aunque seguramente navegando a favor de la corriente, con buen viento y en condiciones óptimas de la mar. De hecho, quizá podríamos estimar que la velocidad de los modelos de naves de guerra a partir del cuatrirreme en adelante debieron ser entre 1-1,5 nudos más lentos que el trirreme, no solo debido a su mayor volumen, sino por el sistema de remo empleado, que era menos potente a pesar de incrementar la mano de obra.

Sabemos que en Atenas, (s. V a. C.) su coste de fabricación era

enormemente elevado, alcanzando un talento de plata (equivalente a 6000 dracmas, o sea, 27 kg), además de otro talento para el pago de salarios a los tripulantes. La reparación de una nave en su totalidad podía alcanzar los 7200 dracmas, así que era más económico construir una nueva. Por este motivo, la captura de naves enemigas era enormemente importante. Su vida útil, si había sido bien cuidada, solía alcanzar los 20-25 años como máximo. Suponemos que en el caso romano ocurría algo similar, aunque no contamos con información al respecto, pero la Marina ateniense dividió cuidadosamente sus galeras en categorías: aquellas de reciente construcción se asignaron a la «reserva», es decir, que se guardaban para emergencias o tareas militares de importancia vital; el resto se clasificaron entre primera, segunda o tercera clase, según su edad y condición. Las más antiguas podían pasar a convertirse en naves de transporte hasta su desmantelamiento, aunque en ocasiones podían venderse como «excedentes de guerra».

Cuatrirreme o tetrere

El trirreme se mantuvo en servicio durante toda la Antigüedad, aunque pronto comenzó a ceder terreno ante los nuevos modelos que comenzaron a surgir en el s. IV a. C., entre ellos, el cuatrirreme, desarrollado por los cartagineses. Esta nave mejoraba las prestaciones de su predecesora, alcanzando casi 40-42 m de eslora y 5,6-6 m de manga. Su tripulación era de doscientos cuarenta hombres y los remeros se colocaban en solo dos niveles, con dos hombres por remo. Su elevada envergadura la convirtió en el primer modelo capaz de instalar maquinaria de guerra.

Quinquerreme o pentere

Su origen se debe al especial interés demostrado por Dionisio I de Siracusa (*ca.* 400 a. C.), quien ordenó a sus ingenieros el desarrollo de nuevos buques capaces de devolverle el prestigio naval que su ciudad había disfrutado en el pasado y conseguir imponerse a los nuevos cuatrirremes de sus enemigos, los cartagineses. Su éxito fue tal que no tardaron demasiado en sustituir al trirreme como principal buque militar en el Mediterráneo. No en vano, durante la Primera Guerra Púnica, los romanos contaron ya con este tipo de navíos para enfrentarse a los púnicos.

Los quinquerremes llegaron a los 47-51,5 m de eslora y 6,7-8 m de manga, propulsados por 300 remeros acomodados en tres niveles (aunque solo los dos superiores vieron doblada su dotación), además de 40 infantes de marina y 60 tripulantes hasta alcanzar los 400 hombres. Su envergadura y peso superaba a cualquier modelo anterior, por lo que no eran tan veloces como los trirremes. Sin embargo, el casco se vio reforzado para resistir mejor las embestidas de los espolones enemigos que portaban los buques de menor calado, y la posibilidad de albergar un mayor número de infantes de Marina les otorgaba superioridad en caso de abordaje.

Su envergadura permitía situar en cubierta no solo maquinaria de guerra más poderosa, sino también pequeñas torres en la popa y la proa, Incluso en las naves que formaban parte de la flota romana fue posible instalar el famoso *corvus*, dispositivo que hizo posible su victoria sobre los cartagineses en la Primera Guerra Púnica.

Los romanos siguieron empleando trirremes durante muchos siglos, aunque ya principalmente como naves de apoyo para las escuadras militares, así como un número reducido de cuatrirremes. De hecho, los continuos enfrentamientos con cartagineses, siracusanos, piratas, etc., hasta el Periodo Tardorrepublicano propiciaron la captura de distintos tipos de naves que, en parte, fueron recuperadas para el servicio activo, generando flotas muy heterogéneas.

Los grandes polirremes

Entre los ss. IV-III a. C., el Mediterráneo vivió su particular época dorada en el desarrollo de la ingeniería naval, debido al inicio de una carrera armamentística sin precedentes. En este momento, los mares se vieron surcados por quinquerremes, algunos cuatrirremes y aún numerosos trirremes, además de infinidad de modelos de naves menores que actuaban como auxiliares de las flotas de los Estados helenísticos, Egipto, Cartago, Roma, Pérgamo, Siracusa, Rodas o el Imperio seléucida. Su origen se relaciona con la rivalidad desarrollada por los diádocos de Alejandro tras su muerte (finales del s. IV a. C.). Varios de sus generales se hicieron con el poder en distintos territorios que antes habían formado parte del Imperio macedonio, entrando en conflicto para incrementar su poder a costa del resto. La escalada de tensión que se vivió en estos años obligaba

a crear nuevas armas, naves y artillería capaces de llegar más lejos, con más potencia y, sobre todo, de imponerse sobre sus enemigos por encima de la cantidad de soldados que estos podían poner en liza. En este contexto, fue Dionisio II de Siracusa, hijo de aquel famoso promotor del quinquerreme, quien mantuvo ocupados a sus ingenieros hasta crear el hexere.

A partir de este momento, y en un periodo enormemente reducido de tiempo, la necesidad de evitar la derrota hizo que surgieran constantemente nuevos modelos de embarcaciones militares que trataban desesperadamente de superar a sus enemigos. Normalmente, cada uno de ellos apenas consistía en ampliar más y más las prestaciones de estas naves hasta el límite que permitía la lógica de los materiales empleados, de modo que fuera posible embarcar más infantes de marina y máquinas de guerra para superar al adversario. Por ese motivo, estos buques comenzaron a ser conocidos más por el indicativo de su clase a partir del número de remeros que eran capaces de albergar que por su verdadera denominación. Así nacieron el hexere o sexirreme (Clase 6), el heptere o septirreme (Clase 7), el octere (Clase 8), y así sucesivamente hasta la aparición del mayor navío de guerra diseñado en la Antigüedad: la *tessarakonteras* de Tolomeo IV (Clase 40).

Con el hexere, Dionisio II pretendía aumentar la potencia de boga manteniendo una envergadura similar a la de los trirremes. De hecho, su apariencia era muy similar. No tenemos noticias directas de su empleo en la Armada romana, aunque sabemos que el colosal proyecto destinado a convertir la Isola Tiberina en un monumento a la Armada la convirtió en un hexere que aún hoy parece querer remontar el río. Los cartagineses lo utilizaron como parte de su flota, pero su construcción y coste eran mucho más elevados que los de los modelos anteriores, por lo que su número debió ser siempre comparativamente menor.

En cualquier caso, el sistema de remos diseñado para propulsar estos buques aún se discute. Polibio afirma que el heptere tenía unas dimensiones mucho mayores que sus predecesores debido a que todos los remeros embarcados se colocaron en un único nivel, tomando su nombre a partir del modo en que estos se distribuyeron, 7 de ellos para cada remo. No obstante, esta afirmación parece

técnicamente inviable o, al menos, poco práctica, ya que colocar entre 250-300 remeros de ese modo obligaba a extender la eslora hasta hacer ingobernables las naves. Por ese motivo, probablemente, contaban con dos o tres niveles, colocando un mayor número de remeros por remo para aumentar la potencia y velocidad.

A finales del s. IV a. C., la flota siracusana contaba con unas 300 naves de diverso tipo. Sus ingenieros parecen haber sido también los responsables de crear el *gastraphetes*, una gran ballesta adaptada al uso naval, cuyos proyectiles tenían un alcance de 50 m más que los arcos compuestos y podían atravesar un escudo sin dificultad. Estas nuevas embarcaciones se fueron imponiendo lentamente hasta que solo Atenas llegó a contar en este periodo con 392 trirremes, 7 quinquerremes y 50 hexeres, y su ejemplo lo siguieron otros muchos Estados mediterráneos. Cuando Alejandro III de Macedonia inició la conquista del Imperio persa, su Armada contaba solo con trirremes, pero pronto se unieron a ella cuatrirremes y quinquerremes aportados por sus aliados fenicios y chipriotas. De hecho, ante las dificultades de lograr la conquista de Tiro, ordenó a sus ingenieros la construcción de maquinaria de asedio adaptada a las plataformas disponibles en las cubiertas de aquellas nuevas naves, y adiestró a sus tripulaciones en el asedio naval de fortificaciones costeras. Se cree que pensaba en construir buques aún más grandes para su posterior aventura mediterránea, pero falleció antes de hacer realidad este plan. No obstante, su sueño sería retomado por aquellos que se convirtieron en sus generales y herederos, los diádocos.

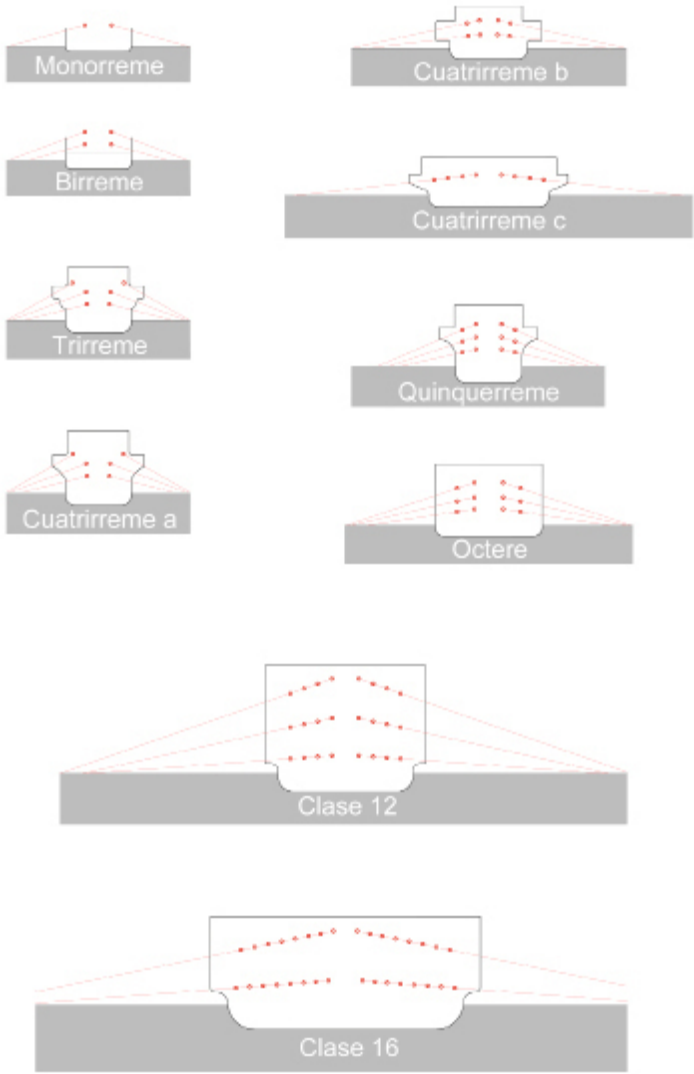
Uno de los principales impulsores del desarrollo naval en el s. IV a. C. fue el sátrapa de Egipto Ptolomeo I, cuyo reino contaba con enormes recursos para hacer frente a sus numerosos y poderosos enemigos, sobre los que difícilmente podría imponerse sin una gran flota. La dinastía lágida pronto centró sus esfuerzos en desarrollar la Armada más imponente del Mediterráneo, propósito para el cual destinó ingentes cantidades de dinero hasta el agotamiento. No era para menos. Egipto se convirtió en el premio más codiciado para el resto de diádocos, pero los lágidas no estaban únicamente interesados en el uso militar de su flota, sino también en la seguridad que esta podía proporcionar a las rutas comerciales del

Mediterráneo y el mar Rojo, vitales para el propio mantenimiento de su economía y la financiación armamentística.

En poco tiempo, Ptolomeo I consiguió reunir una flota de doscientas naves de guerra compuesta por trirremes, cuatrirremes y quinquerremes con las que hacer frente a las escuadras seléucidas de Seleuco I y las naves macedonias de Antígono I. No en vano sus enemigos eran conscientes de que necesitaban incrementar sus efectivos navales, por lo que el propio Antígono destinó ocho mil hombres a los montes del Tauro y el Líbano para conseguir madera con la que producir más y mejores naves que oponer a los egipcios desde sus nuevos astilleros ubicados en Trípoli, Biblos, Sidón, Cilicia y Rodas. Por su parte, Lisímaco, como soberano de Tracia, se convirtió en el promotor de una nueva embarcación, el leontóforo (Clase 8, también llamado octere), que contaba con 1600 remeros (cuatrocientos en cada una de las cuatro bandas, a razón de cuatro remeros para los cien remos divididos en dos niveles que existían en cada banda), mil doscientos infantes de marina, además de una cantidad indeterminada de marineros, oficiales, etc., y dos timoneles en cada casco.

Las fuentes apenas nos ofrecen información sobre estas embarcaciones. Es posible que se hubieran convertido en algo tan cotidiano en sus vidas que no consideraron necesario describir lo que todo el mundo conocía y había visto. Ello nos ha obligado a generar las más arriesgadas conjeturas acerca de su diseño, configuración o capacidades, ya que no disponemos de representaciones que muestren los diseños originales. Sobre todo, el dilema se ha centrado en la disposición de tal cantidad de remeros, ya que las dimensiones que habrían tenido que alcanzar para albergarlos a todos si asignamos solo un remo a cada uno de ellos son inviables, tanto desde el punto de vista técnico como del esfuerzo sobrehumano que se habrían visto obligados a desarrollar. Por ese motivo, probablemente contaron con un máximo de tres niveles de remos y ocho remeros para cada uno de ellos, de modo que su número total se repartía entre ellos, sin que conozcamos los detalles. Debido a ello, fue necesario imaginar que, a partir de la Clase 20, no había otro modo de explicar su presencia si no era mediante la aparición de buques de doble casco. No es descabellado, ya que mucho antes la historia ofrece momentos en

los que esta opción se utilizó con diversos fines ya desde el s. v a. C. No pocas veces algunos ingeniosos comandantes decidieron unir los cascos de las naves que integraban su flota por parejas para engañar al enemigo y hacerle pensar que contaban con menos unidades de las reales; o con la intención de generar plataformas adecuadas para instalar maquinaria de asedio en los sitios navales de ciudades costeras. Quedó en manos de algún ingeniero audaz el unir de forma permanente dos cascos, pero lo suficientemente separados como para impedir el choque de los remos interiores. La enorme plataforma surgida a partir de la necesidad que requería unir ambos cascos en el *leontóforo* permitió incrementar el espacio disponible para situar un mayor número de máquinas de guerra en cubierta, además de poder actuar como plataformas de asedio muy maniobrables y fortificadas.



En el 315 a. C., Antígono y su hijo, Demetrio Poliorcetes («Asediador de ciudades»), quien se convirtió no solo un brillante táctico, sino también un talentoso y audaz ingeniero naval, contaban ya con una gran flota que incluía varios hexeres y hepteres, pero aún eran capaces de superarse a sí mismos. Si se pudieran construir hepteres y octeres, ¿por qué no modelos aún más grandes? En el 301 a. C. crearon las nuevas Clases 9 (enneres), 10 (deceres), 11 e, incluso, 13 (con 1800 remeros); y poco después, en

el 288 a. C., les siguieron las Clases 15 y 16. Sin embargo, las flotas romana y cartaginesa nunca llegaron a invertir en este tipo de grandes navíos, ya que el coste superaba con creces su efectividad, por lo que se limitaron a nutrir sus flotas con cuatrirremes y quinquerremes. Es más, se llegó a fomentar el uso de mercantes (*navis oneraria*), cuyas extensas cubiertas eran adecuadas para la instalación de maquinaria de asedio.

Ptolomeo II no quiso quedarse atrás en esta carrera armamentística y, a mediados del s. III a. C., su flota llegó a estar compuesta por 112 navíos pesados, entre ellos 17 quinquerremes, 5 hexeres, 37 hepteres, 30 enneres, 14 naves de Clase 11, 2 de Clase 12, 4 de Clase 13, 1 de Clase 20 y 2 de Clase 30. Estos colosos del mar contaban con el apoyo de 224 embarcaciones auxiliares de menor calado, muchas de ellas trihemiolías (Clase 2,5) y hemiolias (Clase 1,5), frecuentemente destinadas a la lucha contra la piratería. Sus esfuerzos le permitieron disponer de la mayor flota militar del Mediterráneo, frente a las aproximadamente 280 naves romanas y las 200 naves en poder de los antigónidas y los cartagineses en ese momento. Nunca en la historia del Mediterráneo se habían diseñado barcos de tan inmensa envergadura. En el s. V a. C., solo se empleaba un remero para cada remo, pero los nuevos diseños navales obligaron a un número variable según la clase de la nave. Como es lógico, la necesidad de alistar y entrenar nuevos remeros alcanzó límites insospechados. Sin embargo, en realidad solo uno de los remeros asignados a cada remo debía demostrar una cualificación y experiencia suficientes para marcar el ritmo, ya que el resto solo aportaría la fuerza física necesaria.

Las innovaciones continuaron hasta que Ptolomeo IV propició la creación, a finales del s. III a. C., de la mayor nave de guerra fabricada en la Antigüedad: la *tessarakontera* (Clase 40). Este titán del mar alcanzó el límite estructural que podía proporcionar la madera a la construcción naval, así como la propulsión a remo. Tenía 129 m de eslora y 15 m de manga para cada uno de sus dos cascos unidos por una amplia cubierta de madera, pues se cree que fue diseñado también al modo de los catamaranes actuales (igual que las Clases 20 y 30), por lo que existían tres hileras de remos en cada uno de los cuatro costados, con una disposición de 8-7-5 o 7-7-6 remeros por remo, desde la bancada inferior a la superior. Sus

mascarones de proa y popa sobresaldrían más de 20 m por encima de la línea de flotación, con cuatro timones que medían 14 m de largo, mientras que los remos alcanzaban fácilmente los 19 m (el doble que un poste telefónico). De ellos se encargaban 4000 remeros, ayudados por tres mástiles que albergaban enormes velas (aún no superpuestas como ocurriría siglos más tarde), además de 2850 infantes de marina y 400 marineros. Esta nave debió resultar tan impresionante como difícil de manejar, pero habrá que esperar casi dos milenios hasta que la Dinastía Ming (s. XV) construyera los llamados barcos del tesoro, inmensos navíos monocasco de similar eslora, pero mayor manga (55 m) y seis mástiles, destinados al transporte del emperador y su séquito a lo largo del río Yangtsé.

Así, los extraordinarios avances demostrados por la ingeniería naval de la Antigüedad permitieron que, en apenas 100 años, se pasara del trirreme al cuatrirreme, un siglo más tarde de este último a la Clase 16, y en tan solo un siglo adicional de la Clase 16 a la Clase 40. Las nuevas embarcaciones eran más lentas y difíciles de maniobrar que los trirremes, pero sacrificaron esa ventaja a favor de obtener un mayor espacio para el transporte de tropas y maquinaria de asedio. Es más, su enorme envergadura las obligaba a elevar cada vez más la obra muerta (parte de la embarcación que se mantiene fuera del agua), por lo que dificultaban mucho la posibilidad de ser abordadas por naves de menor tamaño, a las cuales podían atacar con sus proyectiles desde la ventaja que proporcionaba esa posición dominante. No obstante, parecen haber sido más adecuadas para la ostentación del poder que para un efectivo dominio del mar.

Su existencia obligó a cambiar de nuevo las tácticas de guerra naval, pasando de nuevo a predominar el abordaje sobre la embestida, por lo que las antiguas maniobras de *periplous* y el *diekplous* ya no eran efectivas. Ningún espolón era capaz siquiera de arañar el casco de una *tessarakontera*, por lo que era necesario crear naves cada vez mayores para contar con la ventaja numérica en caso de enfrentamiento entre los infantes de marina, cuya amenaza trataba de eliminarse o al menos reducirse previamente mediante el uso de proyectiles y máquinas de guerra. Enormes torres desmontables se erigían en proa y popa para dar cabida a numerosos arqueros y jabalineros, retirados después para facilitar la

navegación. Recibían el apoyo de numerosas máquinas capaces de arrojar grandes flechas de hasta 6 m de largo (*katapeltes* u *oxybolos*) y catapultas que lanzaban piedras de hasta 80 kg a 200 m de distancia (*balistas, lithobolos* o *petrobolos*), las cuales causaban estragos entre los navíos y las defensas costeras enemigas.

No obstante, el coste de construcción y mantenimiento de estos gigantes era desorbitado, por lo que es fácil suponer que los Estados helenísticos involucrados en su desarrollo no podrían mantener mucho más esta irracional situación. Desde finales del s. III a. C., las mayores flotas del Mediterráneo comenzaron a reducir no solo el número de naves, sino también su tamaño, pasando a integrar principalmente trirremes, cuatrirremes, quinquerremes y diversas naves menores. De hecho, cuando los romanos obtuvieron el control de Macedonia (168 a. C.), descubrieron sorprendidos cómo en sus astilleros aún se erguía majestuosa una de estas supergaleras, una Clase 16, olvidada y cubierta de polvo, pues llevaba allí 70 años sin surcar las aguas del Mediterráneo desde que fuera construida por Demetrio (288 a. C.) y heredada por Filipo V (197 a. C.). Una reliquia de tiempos pasados, cuando la lucha por el poder en el mar llevó al agotamiento a sus promotores para iniciar una nueva era, lista para dar paso a un nuevo poder en el Mediterráneo como no hubo igual. Precisamente, el propio Emilio Paulo decidió emplearla en su regreso a Roma (167 a. C.), remontando el Tíber para asombro de los presentes que se arremolinaban a lo largo de la orilla. Aún era capaz de navegar tras casi 130 años, pues si algo quedó de aquellos increíbles avances técnicos fue la durabilidad que consiguieron alcanzar estas embarcaciones. Frente a los 20 o 25 años de los primeros trirremes, incluso conocemos ejemplos de cuatrirremes que llegaron a mantenerse activos más de 80 años.

Las naves romanas

Roma se encuentra rodeada por el Tíber, la masa de agua más próxima y la primera con la que tomaron contacto desde su fundación. Las naves mercantes alcanzaron sus orillas en cuanto los primeros fuegos de sus hogares comenzaron a despuntar en el cielo. Era la señal que los comerciantes de las regiones cercanas necesitaban para extender sus negocios. Por entonces, las naves más comunes eran los distintos tipos de penteconteras desarrollados por

los pueblos del Mediterráneo, adaptadas igualmente a las labores militares. De hecho, al menos hasta el comienzo de la Primera Guerra Púnica (264 a. C.) conformaron el grueso de la reducida Armada romana. Con el tiempo se convirtieron en el símbolo del que más tarde se convertiría en el pueblo más poderoso de la Antigüedad, por lo que un ejemplar de este modelo quedó preservado como reliquia en un recinto sagrado de la Navalia de Roma, histórica base de la flota militar, y acabó siendo venerada como el barco de Eneas hasta el s. VI d. C.

Así, antes de su primer enfrentamiento con los cartagineses, Roma había desarrollado ya su flota militar. Contaba con puertos y astilleros dedicados a las labores marítimas no solo en Roma, sino también a lo largo del Tíber e, incluso, en su desembocadura, donde se ubicaba la ciudad de Ostia. Su Armada se vería ampliada gracias a la captura de las naves de Anzio (338 a. C.), y con el tiempo se decretó la creación de la magistratura conocida como *duumviri naval* (312 a. C.), encargada de la gestión y mantenimiento de su flota. Más tarde surgirían los cuatro *quaestores classici* (267 a. C.), dedicados a reunir los buques de guerra disponibles entre los aliados itálicos obligados a contribuir en el ámbito naval. La flota era necesaria para proteger las rutas comerciales marítimas de piratas o enemigos, a lo que debemos sumar las ventajas que suponía el transporte de tropas y suministros de guerra por vía marítima.

La tradición cuenta que, a pesar de haber sido avistado por el enemigo en el estrecho de Mesina, el comandante romano Apio Claudio Caudex logró escapar y llevar sus barcos a Regio. En la persecución, un quinquerreme cartaginés se separó del resto y terminó varado en la playa de Calabria. Allí fue capturado y analizado por los *faber navalis* (los constructores navales romanos) hasta descubrir sus características, pues su misión era replicarlo. En pocos meses, los romanos fueron capaces de incorporar a su flota al menos un centenar de quinquerremes, logrando equilibrar parte de la ventaja naval que detentaban sus enemigos durante la Primera Guerra Púnica. Una historia hermosa de superación y capacidad que ejemplificaba las virtudes romanas, si no fuera porque este episodio fue una total invención de Polibio. De hecho, el propio autor entra en contradicción al afirmar en otro momento que los romanos ya

habían logrado cruzar militarmente el estrecho de Mesina antes de esta narración.

En otro pasaje volverá a incidir en ello, esta vez afirmando que los romanos trabajaron para mejorar su flota a partir de dos cuatrirremes capturados a los púnicos tras el bloqueo naval que los romanos sostuvieron en el puerto de Lilibeo, mucho más tarde que el episodio anterior, pero dentro del mismo conflicto. Estas eran dos unidades singulares que habían aprovechado de manera excepcional su mayor velocidad y mejores cualidades frente a los trirremes para sortear repetidamente el bloque romano, despertando sorpresa y admiración entre sus propios enemigos. La principal estaba comandada por un hábil capitán conocido como Aníbal el Rodio y su gemela, por su más experimentado subordinado, de modo que, tras lograr capturar esta última, los romanos la utilizaron para apoderarse de la primera, no sin esfuerzo. Polibio afirma que «cambiaron el método de construcción de sus naves, eliminando todo el peso innecesario». La unidad tenía 60 remos por banda dispuestos en dos niveles, con tres remeros en cada uno de los remos del orden superior y dos más para los del orden inferior, hasta completar una dotación de trescientos remeros, además de 120 infantes de marina (*classiari*) y otros 30 o 40 hombres, entre marineros y oficiales. Su tamaño estimado fue de 57 m de eslora y 9 m de manga.

Con la experiencia adquirida, los constructores romanos lograron diseñar un nuevo tipo de quinquerreme aún más rápido, dotando a esta unidad de las características náuticas que presentaban los excelentes cuatrirremes incautados a los cartagineses. Es más, fueron capaces de incrementar el poder de sus naves y superar las maniobras tácticas habituales basadas en la embestida con el espolón, gracias a la invención del *corvus* (o *manus ferrae*), diseñado para facilitar el abordaje de las naves enemigas. Gracias a ello, obtuvieron sus primeras grandes victorias navales, venciendo a las flotas cartaginesas en Milazzo (260 a. C.) y Ecnomo (256 a. C.). Sin embargo, en las operaciones navales posteriores, los romanos aún lograron varios éxitos, pero también sufrieron enormes pérdidas debido a varios naufragios causados por las tormentas. Todo sugiere que los romanos decidieron prescindir del *corvus*, tras evaluar que su pesada estructura colocada en la

proa comprometía la estabilidad de sus naves para hacer frente a las inclemencias climáticas.

Estos modelos de quinquerremes se convertirían en el tipo fundamental de barco para todas las flotas romanas durante más de dos siglos, permitiendo que Roma pasara a convertirse en la principal potencia naval del Mediterráneo a finales del s. III a. C., menos de dos siglos después de su victoria sobre las naves de Anzio. Su flota alcanzaba entonces las 200 naves de guerra, principalmente compuesta por quinquerremes, pues desestimaron el uso y construcción de las supergaleras desarrolladas por los Estados helenísticos. La Armada romana nunca llegó a incorporar naves mayores que un decere, ya que reconocieron como excesivos los restantes desarrollos superiores para las labores que debían desempeñar. Durante la batalla de Actium (31 a. C.), estas naves formaron parte de la flota de Marco Antonio, pero tras su derrota, las naves supervivientes que aún recordaban aquella gran época de esplendor se trasladaron al puerto militar creado en Forum Iulii (actual Fréjus, Francia). Allí permanecieron un tiempo hasta que terminaron siendo desmanteladas, quedando solo su recuerdo. El saludo con los remos tiene un origen remoto, pero tradicionalmente conocido, ya que tras la huida de Cleopatra y Antonio muchas de las naves de la flota romano-egipcia y de sus aliados se pasaron al bando de Octavio y Agripa saludando con ellos como signo de amistad, siendo el saludo correspondido como forma de aceptación.

Era más importante contar con naves adecuadas a las necesidades operativas de cada momento, una idiosincrasia que se aprecia claramente en los preparativos ordenados por César para su segunda expedición a Britania (54 a. C.). Durante la conquista de la Galia, el procónsul fue consciente de las dificultades que las naves de la flota romana experimentaron a la hora de enfrentarse a las embarcaciones mejor adaptadas a las condiciones del Atlántico que desarrollaron sus enemigos los vénetos, y decidió introducir algunas modificaciones en sus navíos antes de afrontar de nuevo una campaña en la isla situada más allá del canal de la Mancha. De hecho, no estaba dispuesto a sufrir de nuevo los problemas experimentados en su primera visita a Britania, por lo que sus ingenieros diseñaron un nuevo tipo de naves adaptadas. La necesidad de reducir su calado dio paso a buques más anchos,

ligeros y de fondo plano, frente a los tradicionales quinquerremes, capaces de afrontar con éxito un desembarco masivo y rápido en las playas de Britania. Estas actuaban mejor frente a los lechos poco profundos de cursos fluviales y costas atlánticas debido al régimen de mareas, pues la pronunciada quilla habitual ya no hacía peligrar su integridad al quedar varadas en zonas rocosas o sobre arrecifes. Soportaban mejor las violentas tormentas y la dura climatología del Atlántico Norte gracias a sus robustos cascos, capaces de resistir la embestida de los espolones. Incluso su elevada borda dificultaba las maniobras habituales de abordaje tan comunes en el Mediterráneo.

Estas naves eran muy similares a las liburnas que más tarde emplearía el propio Agripa frente a Sexto Pompeyo en Sicilia tras capturar numerosas de ellas en la guerra de Dalmacia (34 a. C.). A este también se le atribuyen importantes innovaciones como el *arpax*, un arpón de madera cubierto de hierro, de más de 2 m de largo, unido a dos anillos que estaban asegurados con cables que fueron arrastrados con cabrestantes para acercar la nave enemiga y facilitar el abordaje. Con sus nuevos barcos consiguió vencer en Milazzo y Nauloco (36 a. C.), derrotando a Sexto Pompeyo, que se vio obligarlo a retirarse con apenas 17 de las 350 naves con las que contaba su flota.

Las nuevas flotas romanas establecidas por el primer emperador estaban formadas, principalmente, por trirremes, cuatrirremes y liburnas, a excepción de la nave insignia de la flota, reservada para un hexere en honor a tiempos pasados y símbolo del prestigio de Roma. En realidad, el problema no radicaba solo en el elevado coste de estas naves, que Roma podía asumir, sino que se relacionaba más con su verdadera utilidad operacional y, más directamente, con la formación de sus tripulaciones. Los hombres escaseaban y los existentes se resistían a servir bajo almirantes tan poco versados en las artes marineras como podía serlo un pastor de las montañas. Es más, cada quinquerreme necesitaba 300 remeros, lo que multiplicado por las 200 naves que componían la flota romana arroja una cifra de 60 000 remeros, y hubieran sido necesarios muchos más de haber integrado las supergaleras a su Armada. Los aliados navales de Roma (*soccii navales*) estaban obligados a suministrarlos, además de los marineros necesarios, pero su capacidad tenía un límite

Los cuatrirremes siguieron empleándose al menos hasta finales del s. III d. C., pero fueron los trirremes los que volvieron a convertirse en la nave principal de la flota romana, aunque sus características se habían desarrollado hasta que en el s. I a. C. se reforzó el casco para montar en ellos pequeñas máquinas de guerra, sin embargo, una vez el Mediterráneo se convirtió en el *Mare Nostrum*, dominado únicamente por los romanos y ya sin enemigos de entidad, surgieron nuevas versiones que primaban la ligereza, velocidad y maniobrabilidad, abandonando el uso de la pesada maquinaria. No en vano, junto a las liburnas, eran ideales para mantener a raya a los esporádicos piratas que aún se arriesgaban a amenazar el tráfico comercial, y su coste se redujo ostensiblemente, permitiendo que se mantuvieran en uso hasta el s. IV d. C.

Existieron modelos específicamente desarrollados para las labores militares fluviales, que actuaron como parte de las flotas destinadas a la defensa de las fronteras imperiales en el Rin, el Danubio, etc., al menos hasta el s. II d. C., los cuales aparecen representados en las columnas de Trajano y Marco Aurelio. Algunos son conocidos por su apelativo, como la *platypegia*, o recibieron el nombre del lugar en el que fueron encontrados algunos de ellos que no podemos asociar a las referencias escritas, como las naves de Oberstimm (Alemania). Los que conocemos tenían aproximadamente 14,6 m de eslora y 4,9 m de manga; otros alcanzaban los 15,4 m de eslora y solo 2,7 m de manga, sin cubierta y siempre situando a sus 16-20 remeros en una sola bancada, capaces de unirse para formar puentes de pontones cuando las tropas debían cruzar el río. Su desarrollo recuperó la idea original que ya emplearon las naves aqueas descritas por Homero como participantes en la guerra de Troya, ya que no se trataba específicamente de remeros, sino que los tripulantes actuaban como tales cuando era necesario y en otros momentos, como infantes de marina o marineros. Esta tradicional distinción siempre presente en las naves de mayor calado desapareció en las pequeñas embarcaciones fluviales, las cuales también transportaban plataformas ligeras a vela capaces de actuar en aguas poco profundas (hasta 30 cm), muy útiles en afluentes o riveras poco profundas.

El imperio comenzó a sufrir una profunda transformación desde

finales del s. IV d. C., lo que propició no solo la reducción en las flotas romanas, sino también de los recursos económicos y humanos disponibles para su mantenimiento, aunque contamos con escasa información sobre los detalles de este proceso. Algunos modelos de embarcaciones dejaron de producirse, y en el s. V d. C. las naves principales de las flotas muestran ya unas dimensiones más reducidas que sus predecesoras, con 33,5 m de eslora y 4,9 m de manga, con 40 remos por banda. Contaban con un solo mástil, sin superestructuras en la cubierta, como fueron las antiguas torres de proa y popa, las cuales se convertirían en el precursor del posterior buque principal de las flotas bizantinas: el dromón.

Liburna

Las liburnas comenzaron a ser frecuentemente citadas por las fuentes como una de las naves que formaba parte de las flotas militares romanas a partir del Periodo Tardorrepublicano. De hecho, llegaron a permanecer en activo hasta el final del Periodo Imperial, siendo tan populares que su nombre comenzó a utilizarse como sinónimo de nave de guerra, independientemente de sus características reales. Su diseño se atribuye a la tribu de los ilirios, conocidos por sus acciones piráticas en la costa norte de Dalmacia (actual Croacia) a finales del s. III a. C. La tradición marinera de este pueblo unida a las necesidades específicas de su actividad propició la aparición de un modelo de nave adaptado conocido entonces como *lembos*, con la que llegaron a dominar las aguas del Adriático. Aparentemente, la primera mención a este tipo de embarcaciones corresponde a Quinto Verrio Flaco (s. I a. C.-I d. C.), refiriéndose a un modelo arcaico que pudo haber dado origen a las liburnas ilirias, la *serilia*, descritas como veleros de 8 m de eslora, 2,5-3 m de manga y un calado de 0,4 m. Las tablas estaban «cosidas» mediante cabos en forma de hélice a través de orificios previamente perforados en el borde que luego se aseguraron con clavijas. Este sistema, no obstante, se remonta al menos hasta *ca.* 2600 a. C., y se usó para construir la nave funeraria de Keops (Khufu) descubierta en una cámara cercana a la gran pirámide de Guiza.

Hasta tal punto llegaron las naves ilirias a desestabilizar el tráfico comercial de la zona que algunos de sus líderes se convirtieron en conocidos enemigos de la República, como la reina

Teuta, obligando a la reacción de los romanos. Estos conocían bien la tradición pirática de sus vecinos al otro lado del Adriático siglos antes convertir aquella región en provincia (s. I a. C.).

Tras la victoria en las guerras ilirias (229-228 a. C.), los romanos decidieron incorporar este tipo de buques a sus escuadras. Desafortunadamente, no tenemos elementos para entender exactamente cuáles fueron las peculiaridades constructivas que convencieron a los romanos de adoptar esas naves. Solo podemos argumentar que los cascos fueron diseñados de tal manera que aseguran al barco una ligereza, velocidad y maniobrabilidad muy superiores a las unidades anteriores del mismo tamaño. Las liburnas eran considerablemente más pequeñas y ligeras que los trirremes clásicos, aunque debieron ofrecer peores condiciones ante las inclemencias en el mar. El casco de un liburna, aunque varía mucho en tamaño, raramente superaba los 20 m de eslora y 4,3 m de manga, con una tripulación de 60 hombres.

Se convirtieron en excelentes naves auxiliares que podían actuar tanto en mar abierto como en los cursos fluviales. Con el tiempo surgieron varios modelos con diferentes características, equipados con entre 50-16 remeros que actuaban en uno o dos niveles, según las necesidades, aunque parece que siempre fueron afractos. La difusión de la liburna creció progresivamente desde la época de Augusto entre las nuevas flotas imperiales. De hecho, sus dimensiones limitadas junto con su excelente rendimiento náutico las hicieron particularmente adecuadas para la patrulla marítima y fluvial. Es más, las liburnas fluviales contaban con un castillo de proa destinado a albergar varios arqueros y jabalineros para despejar las orillas de enemigos. Algunas mantuvieron el uso del espolón, aunque su principal misión en combate consistía en acercarse a las pesadas naves enemigas para romper su formación y, si era posible, dañar sus remos y timones, siendo perfectas para realizar emboscadas o incursiones relámpago en la costa. No en vano los partidarios de Pompeyo las emplearon en Farsalia (48 a. C.) para enfrentarse a las naves de César.

Dromón

La nave de la línea de las flotas bizantinas era el dromón («corredor»), diseñado, como su nombre indica, particularmente por

la velocidad. Contaba con 100 remos, a razón de 50 en cada banda, distribuidos en solo dos niveles, aunque existieron distintos modelos de diferente tamaño. Normalmente alcanzaron los 40 m de eslora, variando principalmente su eslora. Las cubiertas se elevaron por encima de la línea de la borda, lo que permitió la colocación de escudos, como en los posteriores barcos vikingos, para proteger a los remeros. Llevaban dos mástiles, a veces tres, desmontándose para dejarlos en tierra antes de las batallas, como era tradicional en los antiguos trirremes. De hecho, mantenían la presencia del espolón, aunque en este momento ya se habían desarrollado importantes avances en la artillería naval, como el uso del fuego griego. Los dromones más grandes agregaron un castillo de proa y uno adicional en el centro de la nave, el cual contaba con largos voladizos que se proyectaban lateralmente sobre las bordas; en cada uno se suspendió un enorme peso, dispuesto para caer sobre las naves enemigas o romper sus remos cuando se acercaban demasiado.

Buques especiales

Si pensamos en la multitud de pueblos cuya historia se entrelaza fuertemente con el ámbito naval a lo largo de la Antigüedad, podemos explicar la enorme variedad de modelos de naves que surcaron las aguas. Estos surgieron no solo como respuesta a las necesidades específicas de una actividad concreta o colectivo, sino también a partir de las distintas tradiciones arraigadas en cada lugar y de las condiciones particulares del entorno marino en el cual debían actuar. De hecho, las fuentes nos aportan multitud de nombres diferentes para distintos modelos de barcos menores cuyas funciones o características, en la mayoría de los casos, ni siquiera somos capaces de imaginar, mucho menos el motivo por el cual algunos de ellos recibieron denominaciones como «camarón» (*karis*), un pequeño bote empleado en el Nilo, «cabra» (*tragoi*), «cisne» (*kyknos*) o «escarabajo» (*kantharos*), estos últimos utilizados en el Egeo durante el s. IV a. C.

Por su parte, los *faber navalis* romanos nunca descansaron el estudio de innovaciones que se adoptarán a los problemas existentes en el ámbito de la construcción naval, aprovechando los avances y mejoras tecnológicas que se iban desarrollando. Durante el Periodo

Republicano, su actuación se vio permanentemente relacionada con la necesidad de incrementar el poder de la Armada frente a los enemigos decididos a cuestionar su autoridad en el mar, pero cuando Roma pasó a controlar todo el Mediterráneo su labor en el campo militar se vio afectada. No quiere esto decir que dejaran de aparecer novedades o que la tecnología naval fuera incapaz de desarrollarse aún más, pero la época de las supergaleras, germen de aquel inusitado avance de la tecnología naval, había ya pasado. Ejemplo de ello es la construcción de una liburna de carácter extraordinario en el s. IV d. C., propulsada por dos enormes ruedas articuladas mediante un eje a partir de la energía proporcionada por bueyes, de un modo similar a las piedras de molino, ya que los romanos conocían bien los mecanismos de transmisión del movimiento mediante ruedas dentadas. Existieron también naves diseñadas específicamente para la construcción de puentes sobre cursos fluviales, los famosos puentes de pontones. Eran barcos de gran tonelaje que los romanos utilizaron aprovechando la misma corriente del río para posicionarlos individualmente en rápida sucesión, de modo que al final de la maniobra todos estaban anclados con la proa en el sentido de la corriente, colocados unos al lado de los otros y perfectamente alineados antes de ser amarrados unos a otros. Su principal ventaja era la rapidez con la que era posible realizar el proceso, además de que las naves podían adaptarse a la crecida y reducción de la corriente del río fácilmente, aunque exigía un mantenimiento casi constante.

Uno de los buques más interesantes dentro de esta categoría estaba relacionado con el ámbito judicial romano. En época imperial, uno de los oficios más reconocidos por los emperadores despóticos era el *delator*, cuya labor les permitía deshacerse de toda oposición y crítica. No obstante, tras los desmanes de Domiciano (81-96 d. C.), Trajano decidió exigir el castigo para estos profesionales, ideando para ello un método poco ortodoxo. Serían embarcados en un buque sin timón ni tripulación, y abandonados en alta mar a merced del viento, las corrientes y tempestades, mientras el pueblo seguía con regocijo la evolución errática de estas naves desde el puerto.

Sin embargo, el nuevo modelo de gobierno imperial vendría a favorecer de nuevo sus servicios de las formas más insospechadas,

sobre todo a partir de la excéntrica personalidad y ambición demostrada por algunos de sus gobernantes. Un breve paseo por alguno de los puertos deportivos más lujosos del mundo es suficiente para maravillarnos con la aparición constante de superyates que ofrecen a sus afortunados propietarios las más insospechadas comodidades para el disfrute del mar, convertidos en imagen de aquellos, símbolo de su posición, poder y privilegios. No obstante, estas demostraciones de lujo flotante existían ya en época romana. En la actualidad, hasta un pequeño empresario tiene a su alcance una de estas embarcaciones. ¿Qué podemos esperar de los emperadores romanos? Si existía alguien con la necesidad constante de demostrar su poder ese era el emperador. El primero de los romanos necesitaba disponer de naves adecuadas a su posición y, sobre todo, capaces de evidenciar que no existía poder superior al de Roma.

Sin embargo, no solo existía el ocio; su cargo obligaba a realizar frecuentes viajes para inspeccionar territorios, fronteras, etc., y nada mejor que hacerlo por mar para evitar «el polvo» y los inconvenientes del camino, pues determinados trayectos podían convertirse en eternos si se realizaban exclusivamente por tierra. Siempre que fuera posible, se elegía un trayecto marítimo para acercarse al destino, prueba de que los romanos no sentían mayor respeto por el medio acuático que cualquier otro pueblo marinero. Augusto, Trajano, incluso Plinio el Joven eran de esta opinión. No había tiempo que perder, y un viaje oficial no podía desmerecer el rango de su principal dignatario.

La relación del pueblo romano con el mar se hizo tan estrecha que las costas italianas pronto se vieron inundadas de balnearios, lujosas villas con muelles y piscinas particulares, piscifactorías y todo tipo de embarcaciones de recreo que demostraban la prosperidad del imperio. Estos «yates» de la Antigüedad alcanzaron una enorme proliferación entre las familias aristocráticas, aunque siempre lejos de los recursos que los emperadores podían movilizar para demostrar su posición por encima del resto. Sus imágenes aparecen en numerosos frescos y mosaicos de Pompeya, destinados al disfrute de sus propietarios durante sus paseos o actividades de pesca en el mar, ríos y lagos cercanos. Pero también las empleaban para visitar otras ciudades costeras donde residían amigos y

celebraban juegos y festividades religiosas a los que deseaban asistir, así como en viajes diplomáticos o de negocios.

Entre las más impresionantes embarcaciones de este tipo, hemos tenido la suerte de descubrir en las profundidades del lago Nemi (24 km al sur de Roma) los dos buques gemelos que Calígula ordenó construir para su deleite y el de la corte entre 37-38 d. C. Ambos se encuentran entre las embarcaciones más grandes conocidas en la Antigüedad y, sin duda, se convirtieron en las naves de recreo más lujosas jamás construidas por los romanos. Sus cascos fueron encontrados prácticamente intactos y los trabajos de restauración comenzaron en época de Mussolini, pero, lamentablemente, fueron destruidos en junio de 1944. Algunos culpan de esa pérdida a los alemanes durante su retirada y otros, al fuego de artillería estadounidense. Al menos hemos conservado los datos extraídos de aquellos trabajos, a partir de los cuales conocemos el extraordinario nivel de perfección técnica alcanzada por los ingenieros navales romanos.

Su existencia ni siquiera es mencionada por fuentes antiguas, quizá porque el propio Calígula ya contaba con otras naves aún más excepcionales, las *deceres liburnicae*: «Hizo construir naves liburnesas de diez filas de remos, con velas de diferentes colores y la popa guarnecida con piedras preciosas. Encerraban estas naves baños, galerías y comedores, gran variedad de vides y árboles frutales. En ellas costeaba la Campania, muellemente acostado en pleno día, en medio de danzas y música». Se construyeron en los astilleros militares de Rávena y se terminaron en sus homólogos de Miseno, donde la propia personalidad de Calígula sin duda le llevó a personarse allí para supervisar los trabajos finales. Apenas nada más sabemos de ellas, salvo que Claudio las empleó más tarde para operaciones militares en Mauritania. No obstante, el estudio de las naves de Nemi ha proporcionado abundante información sobre estos buques de recreo en el s. I d. C. Al parecer, estas naves probablemente se inspiraron en los lujosos buques (*thalamegoi*) empleados por la aristocracia egipcia para navegar por el Nilo siglos atrás, de entre los cuales destacó el construido para Ptolomeo IV (221-203 a. C.), que llegó a convertirse en un verdadero palacio flotante. Sin duda, el soberano egipcio era bien conocido por su megalomanía, pues a él le debemos también el mayor mercante y la

mayor nave de guerra (*tessarakontera*) de la Antigüedad.

Destaca la poderosa estructura de sus cascos recubiertos con tres capas de plomo sobre una capa de tejido de lana empapado en alquitrán, capaces de soportar superestructuras complejas y muy pesadas (de las cuales se conservaron columnas, pisos de mármol y azulejos). No solo eso, era necesario que resistiera la acción del teredón (gusano de los barcos), un bivalvo que se alimenta de la madera sumergida, aunque sabemos que no habitan en agua dulce, por lo que este sobrecoste fue innecesario. La mayor de ambas embarcaciones medía 73 m de eslora y 24 m de manga y la menor, 70 m de eslora y 20 m de manga. La tablazón del casco se aseguró mediante la técnica de mortaja y espiga, empleando clavos de cobre. Sorprende también la perfección de las juntas, el refinamiento de sus acabados que incluía esculturas en bronce, los avances de la mecánica (ruedas dentadas, plataformas giratorias sobre rodamientos de bolas, etc.) y la hidráulica (tuberías, válvulas, bombas de noria y pistón). Si todo ello nos asombra más que a las propias fuentes, cómo serían las restantes naves con las que el emperador viajaba por el Tirreno. De hecho, el uso de la palabra «liburnicae» no se refiere aquí tanto al tipo de embarcación como al sistema de disposición de los remeros o al sistema de construcción.

Las naves probablemente se construyeron en los astilleros de Rávena, donde los *faber navales* de la base de la flota contaban con experiencia contrastada y se encargaron de diseñar los cascos y otros elementos directamente relacionados con la navegación, mientras que los ingenieros civiles diseñaron las superestructuras. Estas labores debieron requerir al menos 18 meses o más de construcción. La superestructura de la nave menor estaba formada por dos bloques principales de dos edificios cada uno, conectados por escaleras y pasillos, construidos en partes elevadas de la cubierta en cada extremo; la correspondiente a la nave mayor parece haber sido hecha con una sección principal en medio del barco, un edificio pesado en la popa y uno más pequeño en la proa. Ambas embarcaciones tenían varias bombas de achique y bombas de pistón que suministraban agua fría y caliente a través de tuberías de plomo. El agua caliente se conducía a los baños, mientras que el agua fría se utilizaba para consumo y otras labores. Cada barco contenía una plataforma de estatua giratoria, montada sobre

rodamientos de bronce, mecanismo que Leonardo da Vinci parecía haber desarrollado por primera vez entre los ss. XV-XVI d. C.

La nave mayor no parece haber presentado medio de propulsión alguno, mientras que la segunda contaba, al menos, con remos para este fin, por lo que debió encargarse de remolcar a su «hermana» durante las travesías por el lago. De hecho, el lago era sagrado, dedicado a la diosa Diana, a quien dedicaron un santuario allí, de modo que ningún barco podía navegar en él bajo la ley romana, y por ellos las naves de Nemi debieron contar con una exención religiosa. No obstante, y aunque desconocemos el motivo, parece que ambas naves fueron despojadas de todo aquello que pudiera ser de valor y hundidas premeditadamente tan solo un año después de su botadura, poco antes de la muerte de Calígula.

Nomenclatura

Los barcos de la Antigüedad llevaban varios distintivos que permitían su identificación, tanto en la proa como en la popa. El término *episemon* designaba cualquier insignia distintiva de la nave, ya fuera a través de la decoración de las velas, la forma del mascarón de proa, etc., aunque algunos autores llamaban así a la pieza en la que se inscribía su nombre, pero el término técnico por el cual eran identificadas en los documentos oficiales era *parasemon*. Esta costumbre tiene un origen probablemente tan antiguo como el propio arte de la navegación. En los buques de guerra el nombre se pintaba o tallaba sobre una placa de bronce para ser colocado en ambos costados. Los mercantes lo situaban en la roda (pieza que prolonga la quilla por la proa en dirección vertical o inclinada hasta la cubierta).

En torno a mediados del II milenio a. C., las naves egipcias del faraón Ahmose quedaron registradas por sus nombres que, normalmente, estaban relacionados con los apelativos del propio faraón, sus descendientes (por ejemplo, Amonhotep II que hizo fuertes las Dos Tierras), alguna ciudad (Estrella de Menfis, Estrella de las Dos Tierras, etc.), deidades (Belleza de Amoni, Rostro de Ra, etc.), bendiciones al reino (Egipto nace, Vida, felicidad y salud sobre Egipto, etc.), así como alguno de sus atributos o virtudes (Verdad, Vencedor sobre los malvados, etc.) y animales (Vaca, Toro de Nubia, etc.). Solo excepcionalmente estos apelativos se referían a

la propia nave (por ejemplo, Buque del Norte).

El apelativo más antiguo conocido para una nave en el ámbito griego se refiere a la famosa embarcación propiedad de Jasón, el Argo, aunque probablemente el resto de embarcaciones helenas incluso anteriores al Periodo Arcaico ya contaban con su propio apelativo. Argo es un apelativo masculino, quizá más habitual en ese momento, aunque más tarde las naves griegas siempre recibieron nombres femeninos. Sin embargo, los primeros conocidos por nosotros no aparecen hasta el s. V a. C., y a mediados del s. IV a. C. contamos ya con las listas de las naves que componían la flota militar ateniense (300). Durante el Principado y a lo largo de todo el Periodo Romano, contamos también con multitud de referencias a los nombres con los que se conocieron muchos de los navíos asignados a las flotas imperiales, muchos de ellos registrados en las lápidas de los tripulantes que quisieron recordar así la unidad o unidades en las que habían servido. En su mayor parte, siguen igualmente las tradiciones griegas anteriores, aunque muchos de ellos hacen referencia a aspectos, conceptos o lugares más estrechamente relacionados con la región específica (y su tradición) en la que operaba cada una de estas flotas. A continuación, ofrecemos algunos ejemplos de apelativos según su naturaleza empleados a lo largo de la Antigüedad hasta el punto de repetirse en ambas culturas:

Nombres de deidades principales más comunes en la Marina romana

— Grecia: por ejemplo, *Artemis, Afrodita, Deméter* y *Perséfone*.

— Roma: por ejemplo, *Martius, Concordia, Neptunus, Minerva, Venus, Fortuna, Ammón, Isis, Vesta, Mercurius*.

Nombres de deidades menores o héroes mitológicos

— Grecia: por ejemplo, ninfas como *Anfitrite, Tetis*.

— Roma: por ejemplo, *Perseus, Triptolemus*.

Epítetos de deidades

— Grecia: por ejemplo *Guardiana de la ciudad* por Atenea,

Cazadora de toros por Artemis.

Signos del zodiaco

— Roma: por ejemplo, *Capricornus*.

Nombres relacionados con los atributos y apariencia de la nave

— Grecia: *Aigle*, reluciente; *Nea*, nueva; *Hebe*, juventud; *Agreuousa*, cazadora; *Okeia*, rápida; *Amynomene*, protectora; *Sobe*, aterradora.

— Roma: por ejemplo, *Radians*, reluciente; *Juventus*, juventud.

Nombres relacionados con el servicio al que estaban destinadas

— Grecia: por ejemplo, *Hegemonia*, liderazgo; *Symmachia*, alianza; *Hipparche*, reina de los caballos para una nave de transporte específicamente dedicada a estos animales.

Nombres que trataban de augurar buenos resultados en la batalla

— Grecia: por ejemplo, *Nike*, victoriosa; *Nipsa*, ganadora; *Kratousa*, conquistadora.

— Roma: por ejemplo, *Triumphus, Victoria, Fortuna*.

Nombres de bendiciones

— Grecia: *Eutiques*, afortunada.

— Roma: *Fortuna*.

Nombres en recuerdo de lugares reales y míticos relacionados con grandes hazañas

— Grecia: por ejemplo, *Salamina, Europa, Erytheia*, donde vivía el mítico Gerión, *Persis* en recuerdo de la victoria sobre los persas.

— Roma: por ejemplo, *Dacicus, Parthicus, Phryx*.

Nombres de seres reales o míticos

— Grecia: por ejemplo, *Halcyon*, martín pescador; *Dorkas*, gacela; *Lykaina*, loba; *Kentaura*, centauresa, etcétera.

— Roma: por ejemplo, *Aquila*, águila; *Crocodilus*, cocodrilo; *Lupa*, loba.

Nombres de armas o herramientas empleadas en batalla

— Grecia: por ejemplo, *Aichme*, lanza; *Oistos*, dardo; *Salpinx*, trompeta.

— Roma: por ejemplo, *Clypeus*, escudo; *Quadriga*, carro.

Nombres de principios morales y políticos

— Grecia: por ejemplo, *Demokratia*, democracia; *Eunomia*, ley y orden; *Dekaiosyne*, justicia; *Eleuteria*, libertad; *Eirene*, libertad.

— Roma: por ejemplo, *Pax*, paz; *Virtus*, virtud; *Fides*, lealtad; *Pietas*, piedad.

Nombres culturales

— Grecia: por ejemplo, *Techne*, arte; *Komodia*, comedia; *Tragodia*, tragedia.

Nombres de festivales deportivos o religiosos

— Grecia: por ejemplo, *Olympias, Nemeas*.

Nombres de lugares o accidentes geográficos

— Grecia: por ejemplo, *Simaitha*, un curso fluvial de Siracusa.

— Roma: por ejemplo, *Salamina, Tigris, Taurus, Oceanus, Danuvius, Eufrates, Nilus, Padus, Rhenus, Tiberis*.

Como podemos apreciar, aunque en realidad los romanos también otorgaron un carácter «femenino» a sus naves, emplearon indistintamente nombres femeninos y masculinos, muchos de los cuales se repiten en las distintas flotas romanas contemporáneas. La lista es interminable y curiosamente hasta el Periodo Helenístico ninguna galera en la Marina ateniense recibió el nombre de una

persona. No obstante, los diádocos que gobernaron los grandes reinos surgidos a partir de la muerte de Alejandro no dudaron en cambiar esta tendencia, llamando a algunas de sus naves *Antigonis, Demetrias, Ptolemais* en honor a sus gobernantes, motivo por el cual mucho más tarde la propia Cleopatra bautizó una de sus naves como *Antonias* en honor a su amante romano, Marco Antonio. Los propios romanos bautizaron algunas de sus naves con el nombre de *Augustus*, aunque solo parecen haberlo hecho con su primer emperador, quizá como signo de reconocimiento.

6. CONSTRUCCIÓN NAVAL

Nuestros barcos saben por instinto lo que piensan sus tripulaciones y se proponen hacer. Conocen cada ciudad, cada tierra fértil y, ocultas en la niebla y la nube, hacen su rápido paso por las inmensidades del mar sin temor a daños y sin pensar en la ruina.
Homero (Odisea, 8.559-563)

Buques grecorromanos

Las excavaciones subacuáticas de los buques que surcaron los mares durante la Antigüedad se han multiplicado en los últimos años, lo que nos permite comprender mejor la estructura y características de este tipo de naves. Sin embargo, de entre los más de 1000 yacimientos conocidos, la información relativa a las embarcaciones militares es enormemente limitada. Se cree que cinco embarcaciones localizadas en la base de la *Classis Germanica* en Moguntiacum (Mainz) podrían ser buques de guerra, así como dos más descubiertas en el Danubio (Ingolstadt) y otras dos en Oberstimm (Alemania), pero ninguna de ellas ha aparecido en el Mediterráneo, el Ponto, el mar Rojo u otros lugares donde se sabe que operaban estas flotas, y se discute sobre si las mencionadas eran realmente naves militares. En el caso cartaginés, al menos se han localizado dos naves de guerra en la costa occidental de Sicilia, pero nada más, y su análisis apenas ha comenzado.

Sin ir más lejos, este «vacío» se extiende a otros aspectos importantes en cuanto a la historia de la Armada romana. No sabemos quién fue el promotor de las primeras reformas que demuestran una mayor preocupación romana por el control del medio acuático, como demuestra la creación de una magistratura específica como fueron los *duumviri naval* (312 a. C.). Sin duda alguien debió elevar su voz en el Senado para este fin, y los apoyos que recibió demuestran que su análisis de la situación era compartido o, al menos, que contaba con el suficiente poder como para que sus acólitos lo apoyaran. Y los romanos no necesitaban

mucho para ponerse manos a la obra cuando la situación lo requería, como sucedió a comienzos de la Primera Guerra Púnica, cuando la manifiesta superioridad naval de los cartagineses dejaba pocas opciones a los romanos: o reducían esa desventaja o serían derrotados irremisiblemente.

El hierro necesario para construir las naves romanas durante la Primera Guerra Púnica procedía de Populonia; los elementos textiles, de Tarquinia; las vigas de madera de abeto, de Perugia, Chiusi y Rusellae, y las maderas para la quilla, de Volterra, cortándose en origen según los patrones demandados por los astilleros. Otros tipos de madera necesarios estaban disponibles en Latium, Etruria y Umbría, pudiendo llevarse a Roma a través de los afluentes del Tíber o el Anio. Otros elementos producidos a partir de los gálibos (plantillas o modelo que se empleaban para fabricar ciertas piezas) se realizaban en talleres al margen de los astilleros. El proceso se agilizó todo lo posible en épocas de guerra, aunque los tiempos que las fuentes afirman para la construcción de algunas flotas parecen difíciles de aceptar. Polibio afirma que solo necesitaron dos meses, tras cortar las primeras maderas (261 a. C.), en construir una flota de 100 quinquerremes y 20 trirremes lo suficientemente poderosa. Livio sostiene que, en el 205 a. C., fueron capaces de botar 20 quinquerremes y 10 cuatrirremes en 45 días. No en vano, durante las guerras púnicas, los romanos se enfrentaron a la necesidad de construir grandes cantidades de buques de guerra con rapidez, ya que se estima que en el transcurso de la Primera Guerra Púnica llegaron a perder no menos de 700 naves (casi 400 de ellas debido a las tormentas). Sin embargo, se cree que el proceso completo para la fabricación de un solo quinquerreme llevaría unos 60 días con los medios de la época. Eso significa que un astillero apenas podría producir seis quinquerremes al año, y solo conocemos la existencia de seis astilleros activos en ese momento, lo que arroja una cifra de 36 quinquerremes al año. Estas cifras cuadran con las flotas que sabemos que aparentemente desplegaron los romanos durante estos conflictos.

Lamentablemente, las fuentes clásicas apenas ofrecen información sobre los métodos de construcción naval empleados en la Antigüedad, más allá de la obtenida a través de los restos de naufragios, lo que ha llevado a que numerosos investigadores

ofrezcan las más variadas y disparatadas teorías acerca de aspectos fundamentales, como la verdadera denominación de las naves o la colocación y número de los remeros. Las escasas alusiones conocidas en su mayoría ofrecen poca veracidad (a veces debido al tiempo transcurrido entre la fuente y los hechos que narra o por sus escasos conocimientos en el ámbito naval, entre otras razones), y las representaciones de embarcaciones que aparecen en mosaicos, relieves, pinturas o monedas nos hablan ya de naves construidas, sin aportar detalles sobre el proceso.

Los componentes de las naves se dividen en tres grupos: los de cuerda (los cabos), los de madera (mástiles, remos, timones, toletes, etc.) y los de tejido (velas, trinquetes, drizas, etc.). Las primeras naves se construían comenzando por ensamblar aquellas piezas que conformarían el «esqueleto» del casco, entre ellas y como principal, la quilla (*carina*), para que sirvieran como estructura a la que añadir las distintas planchas de madera que componían el casco, utilizando diversos métodos de unión, como grapas, clavos (inicialmente de bronce o cobre y, más tarde, de hierro), etc. La quilla era el elemento más esencial de las naves, ya que, si era posible, debían ser arrastradas fuera del agua cada día (o cuando se mantenían fuera del servicio en invierno) para secarlas y limpiarlas con el fin de paliar su deterioro, por lo que esa zona sufría mucha fricción. De hecho, se esperaba que, siendo la espina dorsal de la nave, la madera de la quilla estuviera libre de grietas y nudos, pues esta pieza podía medir más de 20 m y de su resistencia dependía la integridad de la nave en combate.

En torno al 1350 a. C., parece que surgió el sistema de ensamblado que, a la postre, se convertiría en el más utilizado para la construcción de embarcaciones en el Mediterráneo, conocido como mortaja y espiga o machihembrado. Se trata de un sistema de juntas cuidadosamente elaborado para alinear y acoplar las tablas (la tablazón) de tal manera que era posible evitar el calafateado (que se aplicaba sobre el casco una vez terminado para impermeabilizarlo y protegerlo del teredón), impidiendo cualquier vía de agua y manteniendo la necesaria curvatura del casco que permitía su navegabilidad. Los calafates (*curatores navium*) rellenaban las junturas con una mezcla de cal y conchas trituradas. Posteriormente aplicaban una capa a todo el casco, empleando lino,

de una mezcla de brea y sebo, sobre la cual esparcían un compuesto de cera, resina y alquitrán.

Para llevar a cabo el machihembrado practicaban un agujero cuadrado o rectangular de entre 5-25 cm de largo y 1,1-1,2 cm de grosor en los extremos de cada una de las tablas (llamado caja o mortaja). Antes de apoyar cada tabla sobre la anterior se introducía en la mortaja una pequeña pieza rectangular perforada en los extremos para coincidir con las muescas exteriores practicadas también en los extremos de las tablas y, finalmente, se pasaba a través de ellas una pieza circular adicional y previamente cortada a medida (espiga), clavándola, pegándola o acuñándola para asegurar su perfecta unión. Probablemente el paso del tiempo, la acción de parásitos como el teredón y las duras condiciones a las que se enfrentaron estas naves hicieron que, más tarde, fuera necesario calafatearlas para mantenerlas en servicio, pero al menos inicialmente este sistema reducía mucho el coste de fabricación. Sin embargo, no fue empleado de forma exclusiva. Existían otras opciones, como el uso de fibras vegetales pasantes a través de agujeros de unión previamente practicados en los extremos de cada tabla, tensándolas para asegurar su correcto acoplamiento. De este modo, si se necesitaba reparar el casco de un navío que hubiera sido alcanzado por un espolón, solo había que sustituir las maderas de la zona del impacto y atarlas de nuevo de forma rápida y sencilla. No obstante, sabemos que en época de Procopio (s. VI d. C.) este sistema había sido ya reemplazado por cierres de hierro de forma mayoritaria.

Acabada la parte inferior del casco hasta la altura de la sentina (cavidad inferior situada sobre la quilla, donde se acumulan las aguas procedentes de filtraciones y son expulsadas), era el momento de insertar las cuadernas, marcos y vigas (las ordenadas), la roda en proa y el codaste en popa, que formarían la estructura destinada a mejorar su integridad. Se instalaban andamiajes a los lados de la quilla para realizar la construcción del casco, empleando sierras de hierro y azuelas. Determinados modelos de barcos mercantes tenían doble revestimiento en el casco para reforzarlo, o añadían tablones en determinados lugares con el mismo fin, lo que permitía también solucionar posibles debilidades detectadas durante su construcción, que ya no era posible de otro modo. Los barcos de guerra también

reforzaron el casco junto a la línea de flotación colocando vigas laterales en la proa para minimizar los estragos causados por las embestidas de los espolones enemigos.

Los cartagineses empleaban madera de pino para la tablazón, arce para la quilla y roble para las cuadernas, mientras que, habitualmente, solían utilizar un recubrimiento externo para proteger la tablazón, formado por planchas de plomo embreadas interiormente y fijadas al casco con clavos de cobre. Griegos y romanos utilizaban madera de roble para la quilla por ser más robusta, así como olmo, fresno o morera para las cuadernas, marcos y vigas por su resistencia. Para el resto de su construcción los carpinteros utilizaban abeto, cedro, nogal y pino, que combinaban ligereza y robustez, aunque, según los recursos de cada región, también se aprovechaban para otros elementos de la nave alarce (aunque intentaba evitarse, pues se creía que era más propenso al teredón), haya, acacia y ciprés para abaratar el coste. Para el mástil se prefería pino o abeto, así como este último para los remos. Para fortalecer la integridad del casco se empleaba la hipozomata, motivo por el cual a veces los griegos describían sus naves como «ceñidas».

La elección de los bosques era crucial para los ingenieros y carpinteros navales (*faber navalis* o *fabri navales*), ya que era necesario conocer la forma natural de los árboles (recta o torcida) para saber si podían aprovecharse en determinadas piezas de la nave. Las maderas se cortaban aún muy verdes, ya que así era más sencillo darles forma y, en el caso del roble, resultaba más flexible para ser trabajado. No obstante, una vez ensamblada, no debía mantenerse demasiado verde, ya que al secarse encogería dejando demasiado espacio en la unión de las tablas, ni demasiado seca, pues corría el riesgo de partirse. Se prefería contar con piezas cuya curvatura original no hiciera necesario obtenerla mediante la aplicación de calor, pues determinadas piezas verían afectada su resistencia, aunque este método solía emplearse habitualmente en otras partes de la embarcación. Eran perfectamente conscientes de las cualidades particulares que presentaba cada tipo de madera, su resistencia, durabilidad, flexibilidad, etc. Por ejemplo, el pino y el abeto eran muy demandados, ya que proporcionaban maderas resistentes y muy livianas. En ocasiones, los griegos decidieron

trasladar a sus propios carpinteros a Macedonia, Tracia o Italia, entre otras tierras, para trabajar directamente allí con las mejores maderas y ahorrarse así el coste de transportar las materias primas.

A la altura de la línea de flotación, las naves de guerra contaban con el espolón o *rostrum*. El proceso de fabricación de un elemento tan importante como el espolón era difícil, ya que se realizaban a medida para cada nave. Los más antiguos descubiertos pertenecen al s. IX a. C. y tenían una forma puntiaguda, destinada a abrir una vía en el casco enemigo por debajo de la línea de flotación. Sin embargo, debemos tener en cuenta que el hundimiento podía demorarse durante horas, si es que se producía, por lo que, si no llegaba a existir un asalto enemigo en cubierta, la mayor parte de la tripulación lograría escapar alcanzando la cercana costa o una nave aliada.

Primero, la base de madera a la que se fijaba el espolón, y que formaba parte de la quilla del barco, se cubría de brea para sobredimensionarla ligeramente antes de hacer el molde, permitiendo prever el coeficiente de contracción típico que sufría el bronce tras su fabricación. Se añadía aceite de oliva para evitar que se adhirieran las láminas de cera de abeja que se colocaban encima y, en la parte exterior, se realizaban las decoraciones necesarias. Posteriormente, se excavaba un agujero en la tierra donde se dejaba espacio para introducir la pieza de cera y, alrededor, se rellenaba con arcilla para producir un molde, insertándose barras de hierro a través de las paredes laterales. La cera se derretía y el hueco del molde se rellenaba con bronce fundido producido por la quema de carbón, ya que la madera no proporcionaba la temperatura necesaria. El inyectado se realizaba de manera sincronizada mediante canales desde varios pequeños hornos colocados alrededor del hoyo. Después la arcilla se rompía para mostrar el nuevo espolón. Se pulía la superficie, cortando las partes salientes de las barras de hierro que mejoraban su resistencia, y se colocaba en su posición, sujetándolo con clavos de bronce. La quilla se proyectaba hacia adelante en la proa del casco para insertar el espolón, y esta se reforzaba para hacer más resistente la estructura ante el impacto, transmitiendo también sus efectos al resto de casco para distribuirlo y minimizarlo. Por ese mismo motivo, la proa del casco se cerraba con un mamparo (construcción de madera o planchas de metal en

posición vertical, con las cuales se forman los compartimentos de a bordo de un barco) como medida adicional.

Los primeros modelos tenían el problema de quedar atrapados entre las maderas partidas del casco enemigo tras el impacto, lo que impedía que el atacante pudiera liberarse de su presa. En vista de que su nave estaba perdida, los enemigos podían entonces tratar de abordarles con el ímpetu inusitado de quienes sabían que solo sobrevivirían si lograban apoderarse de ella. También era posible perder el espolón al ciar, provocando daños importantes en el casco del atacante. Los tamaños variaban en función del modelo de embarcación, desde los 70 cm de ancho para un trirreme a los 85 cm de un cuatrirreme, 1 m para un quinquerreme o incluso 1,5 m para un «diez». De hecho, era frecuente que los romanos atesoraran los espolones (*rostrum*) de los barcos capturados, pasando a formar parte de monumentos conmemorativos que recordaban sus victorias navales.

En el s. VI a. C. comenzaron a aparecer modelos de espolones con forma de jabalí o carnero, cuya misión no era perforar el casco enemigo, sino empujar esa sección del casco para quebrarla hacia dentro sin necesidad de quedar encajado, lo que igualmente abriría una vía de agua en la línea de flotación. Poco a poco, la experiencia en combate y el mayor tamaño de los buques de guerra obligaron a mejorar constantemente el desarrollo de los espolones, creciendo en tamaño y modificando su estructura. En el s. V a. C., los laterales de los espolones comenzaron a incluir varios álabes o paletas horizontales a ambos lados, y a una distancia simétrica, con la finalidad de separar las juntas de las maderas de casco con el impacto, maximizando así el daño ocasionado. La efectividad de este modelo lo mantuvo en uso durante siglos.

A comienzos de la época imperial, la ausencia de flotas enemigas capaces de cuestionar el poder de Roma en el mar propició que las naves enemigas de Roma se modificaran, abandonando los cascos reforzados para minimizar los golpes de los espolones enemigos a favor de una estructura más ligera pero más maniobrable. Los romanos decidieron adaptar sus espolones a estas nuevas embarcaciones, extendiendo verticalmente, y de forma exagerada, su estructura a modo de enormes guadañas. Su misión ya no consistía en abrir una vía en la nave enemiga, sino, literalmente,

«montar» al barco enemigo para aplastarlo o partirlo por la mitad, alcanzando una gran efectividad que extendió su uso hasta el s. V d. C. De hecho, en las flotas del norte se desarrolló una forma modificada más corta, de sección cuadrada y puntiaguda, que ayudaba también a atravesar zonas pantanosas, ciénagas o romper el hielo de modo más eficaz, causando igualmente daño al enemigo en la zona de impacto a la manera tradicional.

Para poder ejecutar cambios de dirección bruscos en pleno combate y sin perder la velocidad, las naves antiguas contaban con dos timones en la popa, situados a babor y estribor, formados por un remo de pala más ancha que los comunes, pero más corto y manejado desde la cubierta, aunque desconocemos si contaban con dos timoneles, o era solo uno que cambiaba de timón cuando era necesario o articulaba ambos al mismo tiempo mediante algún tipo de mecanismo.

La vela más común tenía forma cuadrada, aunque existieron también rectangulares y trapezoidales. La mayoría de embarcaciones portaban una sola vela, la gavia (*histión*), de gran tamaño en un único mástil central llamado *artimón* (mesana), al menos hasta el surgimiento de las supergaleras entre los ss. IV-III a. C., que incorporaron tres mástiles, pero tras el abandono de estos modelos colosales se retomó la tendencia tradicional. Los mástiles se encajaban en la quilla para hacerlos más resistentes (colocando a veces una moneda en la unión como símbolo de buena fortuna), y siempre contaban con una única vela, pues no sería hasta siglos más tarde cuando veremos los grandes veleros con tres velas superpuestas por mástil. Se realizaban con tela de cáñamo o lino, ideales porque soportaban mejor la humedad que la lana u otros materiales, y los cabos eran de papiro, esparto o cáñamo. No obstante, otros pueblos que navegaban por el Atlántico Norte, como los vénetos, empleaban pieles cosidas por ser más resistentes a los fuertes vientos oceánicos.

En las naves de dos mástiles, una segunda unidad de menor tamaño se colocaba junto a la proa para ayudar las evoluciones del buque y navegar a barlovento. Cada vela quedaba unida al mástil que la sostenía y a la nave, al menos, mediante una docena de cabos diferentes o más, dedicados todos ellos a funciones específicas. Se realizaban en papiro, cáñamo y esparto (es este caso

preferiblemente de una variedad producida en Hispania). La mayoría de poleas se realizaban en madera, con una forma similar a la actual, algunas de ellas incorporando ya ejes metálicos o directamente realizadas en este material para mejorar su resistencia. Se confeccionaban mediante largas tiras de tela cosidas entre sí, con los bordes rodeados por una cuerda de tornillo y, a menudo, reforzando las esquinas para evitar que se rasgaran en las zonas de mayor tensión. Por lo general, eran de color blanco, aunque podían teñirse de diferentes colores por diversas razones. La pintura del barco era encáustica, es decir, que podía aplicarse con un pincel tras agregarle el color.

La nave de Cleopatra en Actium portaba una vela purpura, símbolo que más tarde sería también empleado para identificar la nave en la que viajaba el emperador. En las naves exploratorias se teñían de azul, igual que el casco y los propios uniformes de los tripulantes, para mimetizarse con el mar y dificultar su detección por parte de los enemigos. En la mitología, la nave que transportaba a las víctimas que debían ser ofrendadas al Minotauro tenía las velas negras. También contamos con referencias a otros colores, como el rojo, o también mezclando varios colores, como las naves de Calígula. Incluso el buque insignia (*praetoria navis*) de Trajano en el Tigris llevaba grabado con letras de oro en la parte superior de la gavia el nombre del emperador y otros títulos reales. Cartago consideraba cualquier derrota naval como una tragedia pública, que se purgaba pintando de negro los mástiles de las naves y colgando pieles de carnero teñidas de ese color en la proa.

Las pinturas con las que a veces se decoraban estas naves tenían una base de cera y estaban disponibles en azul, rojo y amarillo, por lo que, a partir de ellas, podían obtener todos los colores. Estas no solo se empleaban para los «ojos» o el color del casco, sino también en ocasiones para decorar las plataformas de proa y/o popa, a veces en púrpura, oro, plata, etc., como signo distintivo que reconocía a la embarcación como parte de una flota. De hecho, Plinio el Viejo explica detalladamente las técnicas conocidas en la época para pintar los buques de guerra.

La roda de los bajeles, pieza que prolonga la quilla empalmándose a esta en dirección vertical o inclinada hasta la cubierta, remataba al casco por la proa y se decoraba mediante el

llamado acróstilo (el actualmente conocido como mascarón de proa), que gracias a las pinturas pompeyanas sabemos que a veces adoptaba la forma del cuello de un ave o un rostro humano. Su contraparte en la popa se denominaba aplustre, ambos formados por una o varias piezas de madera, a veces reforzado con hierro y bronce. Se utilizaba para honrar a la ciudad o Estado al que pertenecía la nave, conmemorar una victoria naval, etc. Al parecer, junto a esta pieza se colocaba el *episemon* o nombre de la nave para su identificación, aunque elementos tan distintivos como la forma del acróstilo y el aplustre ejercían el mismo cometido, y los tradicionales ojos se esculpían en una placa de bronce o se pintaban con vivos colores a ambos lados de la proa. En los combates navales se trataba de arrancar el acróstilo de las naves adversarias como trofeo. Los ojos se situaban por encima del *proembolium*, que se situaba sobre el espolón (*rostrum*) y normalmente tomaba forma de volutas, monstruos o animales (habitualmente relacionados con el medio acuático, como delfines, caballos de mar, tritones, cocodrilos, etc., pero también otros como leones, águilas, etc.).

La parte superior de la popa se construía de forma curvada hacia el interior de la nave, como si de una cola de escorpión se tratase. En ella, el *aplustre* mostraba una forma similar al *acróstilo*, bajo el cual en ocasiones se colocaba una imagen de la deidad protectora de la nave, a la que los tripulantes presentaban sus respetos nada más embarcar (costumbre que dio origen al actual saludo al pabellón, colocado sobre el asta de la popa). Al regreso de una expedición afortunada, se colgaban allí palmas y coronas de laurel como señal de triunfo y agradecimiento. El extremo del asta de popa se remataba con un águila similar a la empleada como distintivo por las legiones, por lo que debía contar con un *aquilifer* encargado de cuidarla y defenderla, ya que perderlo era la mayor vergüenza para un romano, aunque el reducido espacio de algunas naves quizá obligó a que este embarcara solo en la *praetoria navis*.

Las anclas evolucionaron mucho a lo largo de la Antigüedad. Las más primitivas fueron de un solo brazo, de madera ahuecada y rellenadas con plomo y hasta con plata, sujetas por un cabo y situadas tanto en la proa como en la popa (ya que solían emplear varias). Dos tercios de las descubiertas se realizaron en madera, con los extremos revestidos de metal, y en solo un tercio emplearon

otros materiales como plomo o piedra. Un mercante, naufragado en Mahdia (Túnez), con capacidad para 230 toneladas contaba con cinco anclas, de las cuales la mayor de ellas medía 2,35 m y pesaba 700 kg. No obstante, una nave bizantina menor (19-22 m de eslora) descubierta en Yassi Ada utilizaba no menos de once anclajes. Dos de ellos se mantenían preparados junto a cada borda, parte de los restantes se apilaban ordenadamente en la cubierta, frente al mástil, y los más pesados, en la bodega.

Más tarde, al menos desde el s. IV a. C., comenzaron a emplearse nuevos modelos de dos brazos, con una argolla (arganeo) en el extremo para sujetar la cadena que la sostenía, y el llamado cepo, una pieza transversal colocada por debajo del arganeo para mejorar el agarre del ancla al fondo marino. De hecho, las cadenas para este fin no se emplearon en la flota romana hasta el s. I a. C., ya que el propio César afirma que comenzaron a hacerlo tras comprobar su utilidad en las naves de los galos. Una de las dos anclas que transportaba una embarcación romana de época imperial se recuperó en el Ródano, compuesta por una estructura de madera unida a un peso de plomo. Las de mayor tamaño superaban el metro de longitud.

Las naves transportaban otros elementos importantes, como las bombas de achique para evacuar el agua que se almacenaba en la sentina. Se trata de bombas de doble acción con dos cilindros de bronce cuyos pistones trabajaban alternativamente a partir de la acción producida por el mango de la bomba de arriba hacia abajo. Las boyas para señalizar la posición de las anclas eran de corcho, al igual que los salvavidas, así como las de las redes de los pesqueros.

En los laterales de la parte superior del casco se instalaba la llamada *parexeiresia* a modo de saliente postizo que facilitaba su trabajo a los remeros sin comprometer la estabilidad de la nave. Con ella era factible la colocación de elementos que les protegían de los proyectiles enemigos y, en travesías, podía servir de base para la colocación de un toldo de tela o lino para evitar el sol.

En realidad, las fuentes no nos ofrecen información sobre dónde se construyeron los barcos o los puertos desde los cuales zarparon. Existen diferentes opiniones al respecto, pues hay quienes afirman que se organizó un programa de construcción centralizado, de manera que todas las naves se construían en Roma y se

almacenaron en cobertizos dispuestos en el *Campus Martius* hasta su botadura; otros sugieren que la falta de experiencia romana en cuanto a la construcción naval permitió que esa labor se distribuyera entre los astilleros de Roma y los de sus *soccii navales*.

Al menos, sabemos que todos los modelos de naves militares parecen haber sido susceptibles de desmontarse en varias secciones cuando era necesario transportarlos por tierra, empleando carros de bueyes, para después reensamblarlos. Las naves menores a un trirreme se dividían en dos secciones, y estas en tres secciones, por lo que suponemos que los cuatrirremes y quinquerremes necesitaron un número mayor de ellas. Así sucedió cuando Alejandro llevó las naves de la flota fenicia hasta Tápsaco, en el Éufrates, y más tarde hizo lo mismo con las que utilizó en el Hydaspes, que se llevaron desde el Indo. De hecho, esta técnica fue empleada ya en tiempos de Ramsés III (1184-1153 a. C.), quien ordenó trasladar sus naves desde Coptos al mar Rojo. No debió resultar difícil para los constructores navales de la época, más aún si recordamos la historia transmitida por Polibio sobre los barcos cartagineses capturados por los romanos, quienes gracias a la técnica de construcción por piezas numeradas aprendieron a fabricar embarcaciones de guerra capaces de enfrentarse a sus enemigos. La propia y legendaria Semíramis, que algunos identifican como la soberana asiria Sammuramat (810-805 a. C.), hizo que los astilleros de Chipre y Siria crearan embarcaciones fluviales plegables que podían ser transportadas mediante camellos.

Las naves de guerra y los grandes mercantes contaban con una embarcación auxiliar que remolcaban a través de un cabo dispuesto en la popa. Incluso las supergaleras helenísticas podían emplear varias de ellas que, en ocasiones, se subían a bordo si las condiciones de la mar empeoraban. Se utilizaban para labores diversas, entre ellas, servir como botes salvavidas en caso de emergencia. Las embarcaciones militares también almacenaban un mástil y una vela secundarios (*dolon*), que se desplegaban cuando era necesario escapar durante una batalla o perseguir al enemigo, ya que el aparejo principal se dejaba en tierra antes del combate. Entre el resto de pertrechos, contaba con unas toldillas que servían para proteger a los remeros de los proyectiles enemigos que podían alcanzarlos penetrando a través de los orificios del casco por donde

asomaban los remos, así como sendos toldos de lona más ligeros, que se extendían sobre la proa y la popa, ejerciendo la misma función de protección para los infantes de marina, tripulantes y oficiales. Además, existían dos pequeñas pasarelas de madera que permitían el embarque de los tripulantes.

En época imperial se hizo innecesaria la fabricación de grandes galeras militares. De hecho, cobró más importancia la necesidad de construir un mayor número de embarcaciones de menor calado para abastecer y fortalecer las flotas fluviales que aquellas que operaban en alta mar. Cada flota actuaba de manera independiente, por lo que contaba con sus propias bases, astilleros, etc., y los modelos de embarcaciones se estandarizaron, lo que permitía facilitar y abaratar su construcción.

Buques germano-célticos

Durante mucho tiempo, los romanos heredaron y mantuvieron las técnicas de construcción naval de fenicios, griegos y cartagineses, principalmente por su efectividad y capacidad demostrada en el Mediterráneo, pero cuando alcanzaron el mar del Norte, apreciaron que la tradición celta se había desarrollado para crear embarcaciones especialmente diseñadas para aquellas latitudes y sus condiciones particulares, por lo que las adoptaron para sus flotas en aquella región.

César describe las naves de los vénetos, afirmando que eran robustas y pesadas, construidas con madera de roble, sus cascos eran planos para mejorar su estabilidad una vez quedaban varadas en la orilla durante la bajamar. Gracias a ellos, eran capaces de navegar más cerca de la costa, además de resistir bien en alta mar y ser adecuadas para la navegación fluvial. La tablazón del casco se aseguraba mediante clavos y piezas de hierro colocadas en el interior, un sistema mucho menos resistente que el machihembrado típico de las naves mediterráneas, específicamente diseñadas para resistir la embestida de los espolones, distribuyendo la fuerza del impacto a lo largo de la madera del casco, por lo que se cree que ambos sistemas se emplearon de forma contemporánea en las naves que actuaban al norte. Aparentemente eran calafateadas con «algas» (¿fibras?, ¿musgo?) en la parte interior de las costuras y se propulsaban mediante velas de cuero.

Sabemos que entre el 12-11 a. C. los bructeri, una tribu germana que vivía cerca del río Ems y más tarde formaría alianza con otras tribus para participar en la derrota de Varo en el bosque de Teutoburgo (9 d. C.), también trataron de desafiar a los romanos en el medio fluvial, pero fueron derrotados. Tácito nos ofrece una descripción interesante de las naves empleadas por los suyones, que habitaban al sur de la actual Escandinavia. La proa y la popa eran idénticas, de manera que podían dirigirse a tierra rápidamente si era necesario, evitando quedar expuestas en la maniobra de viraje. No usaban velas ni tampoco remos fijos en los costados, sino que los toletes eran desmontables para colocarlos en el lugar que fuera necesario, acelerando aún más esta maniobra. La ausencia de velas u otros aparejos habituales es interesante, pues no tenemos noticias de su uso en el mar del Norte hasta el s. VII d. C., a pesar de que ya antes de la llegada de las naves romanas estos debieron conocer bien su uso a partir de los mercantes galos, y parece que decidieron no utilizarlos, incluso mucho después de la caída del Imperio romano de Occidente. Tampoco tenemos noticia de que las naves bárbaras asumieran el empleo del espolón, por lo que estas características diferenciadoras, junto con el desarrollo de la artillería, marcaron la superioridad romana en aquellas aguas durante mucho tiempo, aun a pesar de la ventaja que las naves bárbaras proporcionaban sobre sus enemigos en otros aspectos.

A partir del s. II d. C. la situación cambió, no solo debido al incremento en los ataques que las tribus germánicas realizaron con sus naves en el litoral del mar del Norte y en el ámbito fluvial, sino también por el aumento de la piratería en aquella región, ya que la aparente ausencia de aparejos no impidió que mejoraran considerablemente su habilidad marinera. Empleaban naves abiertas cuyos cascos se construían trincados (el llamado también casco a tingladillo), empleando tablas que se superponían unas a otras, de manera que la estructura interna de la nave (esqueleto) se construye una vez que el casco va tomando forma, al contrario de otros métodos, según los cuales el esqueleto define la forma del casco. Del mismo modo, el idéntico diseño de la proa y la popa, así como la colocación del timón en ambos extremos de la nave, les permitía cambiar de dirección rápidamente gracias al uso de quince remeros por banda. Se han localizado algunos restos de estos tipos

de embarcación, el más antiguo datado en el 350 a. C., cuyas dimensiones alcanzaban los 16 m de eslora.

Se produjeron múltiples ataques a pequeña escala protagonizados por estas naves, que muchas tribus eran capaces de aprestar para hostigar y obtener botín en las ciudades costeras romanas del norte. Su actividad no solo obligó a que las flotas romanas allí asignadas se emplearan constantemente en detenerlos, sino que muchas ciudades costeras comenzaron a fortificarse cada vez más mediante el uso de muros y también la construcción de baluartes en lugares estratégicos de la costa y los cursos fluviales.

A lo largo del s. III-IV d. C., muchas tribus bárbaras del norte se agruparon formando grandes confederaciones que mejoraron su capacidad militar y también naval. Las incursiones se incrementaron, así como el número de naves que conformaban estos escuadrones dedicados a asaltar el territorio romano. Sus buques también aumentaron de tamaño (se conocen ejemplos con 26 m de eslora), y con ello el número de tripulantes, con 30 remeros y 12 marineros. A pesar de los avances técnicos desarrollados por las naves bárbaras, en general las embarcaciones de guerra romanas seguían siendo superiores. Tampoco lo necesitaban, ya que sus acciones principales consistían básicamente en atacar por sorpresa o vencer al enemigo por superioridad numérica aplastante. Fue precisamente la propia estructura del Imperio romano la que, al menos en parte, propició esa orientación hacia las razias navales como principal actividad enemiga en el mar, ya que el ejército y la Marina romanos se centraron en luchas fratricidas sin prestar atención a la actividad de los piratas bárbaros durante la mayor parte del s. III d. C., y debido a ello fueron cada vez más conscientes de que el imperio no era invulnerable, lo que les animó aún más.

Del mismo modo, las grandes inundaciones que se produjeron por el incremento en el nivel del mar del Norte a mediados del s. III d. C. afectaron a muchos territorios costeros bajo control romano. Este fue el origen de accidentes como el Zuiderzee o «Mar del Sur», situado al noroeste de los actuales Países Bajos, como una bahía poco profunda de 5000 km que alcanzaba los 100 km mar adentro, y entre 4-5 m de profundidad. La isla germana de Wash acabó sumergida, así como algunos sectores de Bélgica, etc. Esto afectó también a la agricultura, generando una serie de malas cosechas

entre muchas tribus germanas que alentaron aún más la piratería y los saqueos para sobrevivir. Sus acciones se incrementaron también por el deterioro de los sistemas de defensa romanos en algunos lugares, afectados igualmente por las inundaciones, como sucedió entre la desembocadura del Rin y el cabo Griz-Nez, que alcanzaron varios kilómetros tierra adentro. Por ese motivo, las zonas costeras de Bélgica y la Galia fueron objetivo de los ataques bárbaros, pues su defensa se había complicado mucho, mientras que la costa de Britania apenas se vio afectada por las inundaciones, lo que redujo la actividad pirática en aquellas tierras. Poco a poco, el deterioro del Imperio romano afectó al mantenimiento de la defensa de sus territorios a lo largo de todos sus dominios, y en el mar del Norte finalmente sucumbieron ante el crecimiento exponencial de las acciones navales protagonizadas por sus enemigos.

7. GENTES DE MAR

Esto es lo que hace un rico que no quiere ser trierarco,
se envuelve en harapos, llora y dice que es pobre.
Aristófanes (Las ranas, V. 1065-1066)

Roma siempre estuvo ligada al mar. Sin embargo, ya en el momento en que la ciudad eterna vio la luz, otros pueblos que ejercieron sobre ella una enorme influencia contaban con una extensa tradición marinera, por lo que no es de extrañar que, al menos inicialmente, algunos de los términos navales empleados por los romanos provengan del griego o el etrusco, y otros de origen púnico se incorporaran más tarde. En poco tiempo, los romanos fueron desarrollando su propia terminología, que acabaría imponiéndose en todos los territorios imperiales tras su completo dominio de los mares.

De hecho, toda nave necesitaba un timonel, remeros o un capitán, entre otros miembros de la tripulación, por lo que sus apelativos fueron habitualmente compartidos y bien conocidos entre los pueblos del Mediterráneo gracias a la influencia de la cultura helénica, pero para otros aspectos, como la organización de la estructura de mando, los romanos no necesitaban mirar más allá de sus fronteras. Habían desarrollado muy pronto un complejo sistema para la formación de su ejército que se mostró lo suficientemente eficaz como para propiciar su adaptación al medio marino.

Estructura de mando republicano

En época republicana, eran los cónsules, como máximos representantes del Estado romano, los responsables no solo políticos, sino también militares, a cargo de ejército y la Armada. No obstante, su mandato anual frecuentemente suponía una desventaja por diversos motivos. Las campañas militares normalmente se extendían en el tiempo más allá del mandato inicial

entregado a los cónsules en servicio, los cuales, para bien o para mal, debían abandonar el frente a favor de sus sustitutos, quienes necesitaban «ponerse al día» rápidamente para imponerse al enemigo, y eso no siempre era sencillo. En el mar, la situación se tornaba aún más compleja, ya que la clase senatorial contaba con pocos o ningún conocimiento directo de este medio, al menos como para dirigir una flota con cientos de naves y miles de hombres frente a enemigos más experimentados, los cuales no se veían apartados del cargo anualmente, por lo que podían acumular aún más ventaja sobre sus oponentes romanos. Por ese motivo, muy pronto se creó la magistratura proconsular, permitiendo que determinados oficiales especialmente aptos pudieran mantenerse en el cargo el tiempo necesario, aunque siempre bajo la supervisión y mando directo de los cónsules en activo.

Inicialmente, el cónsul podía designar a un tribuno de confianza como subordinado a cargo de la supervisión y mando de una flota o escuadra, quien a su vez nombraba a los oficiales responsables de cada embarcación militar. Lamentablemente, más allá de ello no contamos con información detallada sobre la estructura de mando de las primeras flotas romanas, al menos hasta el surgimiento de los *duoviri navales* (311 a. C.), cuya magistratura permite evidenciar que las medidas tomadas hasta ese momento por el Senado se mostraron insuficientes para los retos navales que Roma debía afrontar. Los *duoviri* conformarían lo que hoy conoceríamos como la oficina del Almirantazgo, encargados de preparar y acondicionar los astilleros necesarios, almacenes y recursos, así como organizar, aprovisionar y comandar la Armada romana, ya con entidad propia. El mando supremo se mantuvo siempre en manos de los cónsules, pero, desde este momento, asesorados por los *duoviri*.

En las postrimerías de la Primera Guerra Púnica (267 a. C.), y teniendo en cuenta las características del conflicto que se avecinaba, el Senado nombró cuatro nuevos magistrados, además de los *duoviri* en activo, llamados *quaestores classici*, al mando de otras tantas escuadras asignadas a zonas que podían considerarse estratégicas. Uno de ellos se situaría en torno al puerto de Ostia, situado en la desembocadura del Tíber, que daba acceso fluvial a Roma, y otro en Campania, custodiando la bahía de Nápoles. De los restantes nada sabemos al margen de que, una vez finalizado el

primer conflicto con los púnicos, fue enviado a Marsala, en el extremo occidental de Sicilia, presumiblemente para controlar los nuevos territorios romanos. Parece lógico pensar que, mientras los *duoviri* se encargaban de su gestión, los *quaestores* eran quienes, en la práctica, comandaron las distintas flotas que formaban la Armada, con la autorización de los cónsules en activo, incluyendo las bases, astilleros, recursos, etc., asignados a sus zonas de influencia para mantener la operatividad de sus escuadras.

Esta nueva estructura sería esencial para mantener el esfuerzo de guerra destinado al sostenimiento de la Armada frente a la principal potencia naval del Mediterráneo occidental, Cartago. Roma se enfrentaba a su mayor enemigo hasta la fecha, lo que obligó a crear los mecanismos necesarios para derrotarlo, incluyendo la colaboración de los *soccii navales*. A partir del 264 d. C., sabemos que el Senado tenía capacidad para designar a un pretor entre la clase senatorial (pues los tribunos pertenecían a la clase ecuestre) con mando militar sobre una flota concreta en misiones específicas, de manera que no fuera necesario desviar recursos desde zonas especialmente sensibles. Estos ocupaban el cargo hasta finalizar su cometido, independientemente del tiempo que requirieran para ello. Esta medida se presenta como una consecuencia lógica ante la expansión de los teatros de operaciones entre romanos y cartagineses durante la Segunda Guerra Púnica, como sucedió con el pretor Marco Valerio Lavieno (214 a. C.), enviado a Brindisi con una flota de veinticinco naves de guerra para apoyar a los aliados de Roma frente a las injerencias del soberano macedonio Filipo V.

Este sistema se mantuvo activo, y aparentemente sin mayores cambios, hasta el 67 a. C., cuando Pompeyo hizo uso de la Armada romana para deshacerse de los piratas ilirios. Con ese fin decidió dividir el previsible teatro de operaciones en trece regiones, asignando un legado que se encargaría de dirigir y coordinar las fuerzas terrestres y navales destinadas a cada una de ellas, aunque siempre coordinados por el *praefectus classis*. En este momento las fuentes ya no mencionan la existencia de los *duoviri* o los *quaestores*, cuya magistratura habría desaparecido previamente o quedó bajo el control del *praefectus* en virtud de esta nueva reorganización. Lamentablemente, tras la victoria de Pompeyo

sobre los piratas tampoco contamos con noticias sobre la perpetuación de esta nueva estructura, por lo que quizá se estableció de manera temporal, según las necesidades específicas de la misión, y más tarde se recuperó el sistema previo. Lo que sí sabemos es que los buques adicionalmente construidos para este propósito se retiraron del servicio, así como las tripulaciones y los infantes de Marina reclutados, aunque pronto volvería a necesitarlos en su pleito contra César. Al menos, sabemos que las flotas permanentes se mantuvieron en servicio a cargo de sus respectivos legados.

Estructura de mando imperial

La reestructuración de la Armada romana protagonizada por Augusto (30 a. C.) no solo afectó al número de naves en activo o a su asignación, sino también a otros muchos aspectos logísticos, administrativos, etc., y, por supuesto, a la estructura de mando. En ese momento, el máximo responsable de cada una de las dos flotas romanas principales (la *Classis Misennensis* y la *Classis Ravennatis*) era el *praefectus classis*, designado por el emperador.

Esta estructura se mantuvo hasta el periodo de inestabilidad que vivió el imperio en el s. III d. C., a partir del cual aquellas flotas que permanecieron en activo siguieron comandadas por un *praefectus*, desde entonces bajo mando del *dux* que controlaba el territorio al que estaban adscritas. Sabemos que llegaron a existir hasta trece flotas con estas características, aunque en ese momento parece que ya no existían requisitos de clase para acceder al cargo. Adicionalmente, se instauró la figura del *praepositus reliquationis*, un mando temporal encargado de dirigir la base militar de la flota cuando el prefecto se encontraba ausente, así como de asegurar el envío de suministros a los ejércitos por mar. Eran nombrados por el emperador y sabemos que, en ocasiones al menos, si las flotas de Miseno y Rávena actuaban en misión conjunta, era posible otorgar el cargo a un solo *praepositus* con mando en ambas bases. En el s. III d. C. se introdujeron también los *praepositus vexill (ationi* o *-ibus)*, comandantes que recibían temporalmente el mando sobre una parte de la flota y solo durante la misión que el emperador les había encomendado, actuando al modo en que lo hicieron los pretores en época republicana.

Constantino (312-337 d. C.) introdujo nuevas reformas en la oficialidad de la Armada, integrando el mando de los ejércitos y las flotas a un único oficial superior que actuaba como máxima autoridad en la región a la que ambos cuerpos estaban vinculados. Durante la Antigüedad Tardía, los altos oficiales del ejército recibieron la denominación de *magister militum* o *magister equitum* (para la caballería), pero no hay registro de un *magister classis*, por lo que parece que las flotas continuaron bajo el mando de los *praefecti*, quienes se mantuvieron subordinados a los gobernadores provinciales. No obstante, al final de este periodo parece que se volvió al método empleado por Constantino, dejando todas las fuerzas del ejército y la Marina de una provincia a cargo de un mando único hasta mediados del s. V d. C. El emperador nombraba a sus generales, encargados también de las flotas, por lo que parece que el mando estrictamente asociado a la Armada dejó de existir, aunque apenas tenemos noticias sobre su organización en este momento. Al parecer, solo la *Classis Britannica* mantuvo su estructura inicial durante un periodo más prolongado, debido a la especial importancia que adquirió ese teatro de operaciones naval en época imperial. En el 364 d. C. se menciona la existencia de un *Come Maritimae* relacionado con esta flota, a modo de almirante supremo, aunque no existen otras referencias, por lo que pudo tratarse, nuevamente, de un cargo temporal para una misión concreta que más tarde fue abolido.

Praefectus classis

A finales de la República, los términos *pretor* o *legatus* se emplearon para designar a los máximos responsables de la Armada romana, equivalentes a los actuales almirantes, aunque el más común fue el de *praefectus classis*. La nave pretoria (*praetoria navis*) actuaba como almiranta o capitana de la flota, alojando al *praefectus classis*, así como al abanderado o *signifer* de la flota, ya que debía ser fácilmente reconocible para el resto de navíos no solo por su aspecto y envergadura, sino también mediante otros elementos, como el *signum* o la colocación de lucernarios durante la noche.

Los tribunos formaban parte de la alta oficialidad del

almirantazgo, pero solo actuaron como mandos directos de la flota por delegación del cónsul. El *praefectus classis*, cuyo verdadero título era *Praefectus Classis et Orae Marittimae ex Senatus Consultus* («prefecto de Flota y Costas Marítimas por orden del Senado»), ejercía una amplia jurisdicción sobre todas las naves, puertos, bases e instalaciones costeras. Nombrado directamente por el emperador, solo obedecía sus órdenes y respondía ante él sobre su mando. En época imperial, los *praefectus* a veces fueron denominados *navarchos princeps*, y cada una de las flotas actuaba como una entidad autónoma controlada por su prefecto, tanto las principales como las provinciales. De hecho, y hasta el s. III d. C., solo conocemos una figura que recibió el mando conjunto sobre las dos *classis* principales, Sexto Lucilio Baso (69 d. C.), por orden de Vitelio.

Bajo Augusto y Tiberio, estos prefectos ecuestres se nombraron directamente entre los mandos del ejército, ya que aún no se había desarrollado el sistema de promoción que luego unió los puestos ecuestres militares y civiles en una sola jerarquía. Por lo general, desde el reinado de Vespasiano, los *praefectus classis* de Miseno y Rávena llegaron a estos puestos después de una larga carrera, sirviendo previamente como tribuno de una legión (*angusticlavio*), prefecto de una cohorte auxiliar, tribuno de la legión y *praefectus alae* (a cargo de la caballería auxiliar) y/o *praefectus castrorum* (al mando de un campamento militar), continuando su ejercicio en diversas procuraturas provinciales hasta cumplir no menos de 30 años de leal servicio antes de ascender al mando de una flota. Incluso, a veces, un tribuno legionario ejerció como *praefectus classis* de una flota de forma simultánea.

Su mandato parece haberse considerado indefinido o, al menos, presenta rangos muy diferentes entre las figuras que lo detentaron, probablemente dependiendo de si el elegido prefería mantenerse en ese puesto o seguir ascendiendo a cargos superiores. Se han atestiguado ejercicios de entre uno y diez años, aunque en el s. II d. C. parece que la media más habitual rondaba entre los cuatro y cinco años. Hasta quizá el s. III d. C. la mayoría de aspirantes procedían de la aristocracia ecuestre italiana, y solo algunos muestran un origen provincial, como sucedió con Marco Calpurnio

Marcio (134 d. C.), que comandó ambas escuadras y procedía de Híspalis (Sevilla).

El último senador elegido para el cargo por Marco Antonio había sido M. Titio (35-32 a. C.), ya que su contraparte en el bando de Octavio, Agripa, ya pertenecía al orden ecuestre. Sin embargo, en época de Caracalla tenemos noticia de un nuevo prefecto senatorial en la figura, curiosamente, de un tal Marcio Agripa (214-217 d. C.), aunque nada tenía que ver con el anterior, ya que este fue un liberto (antiguo esclavo) que ascendió por deseo del emperador desde su condición inicial de *ornator* (maquillador y peluquero de una importante dama en la época).

Durante el reinado de Augusto el cargo recayó en manos de antiguos tribunos militares y, más tarde, Claudio propició la integración del personal militar y civil de la administración imperial. De esa forma, los cargos de *praefectus classis* y *procurator* se equipararon e integraron, dando lugar a una nueva figura conocida como *Procurator Augusti et Praefectus Classis*. Los procuradores eran normalmente libertos de confianza nombrados por el emperador para la administración financiera del imperio, burócratas profesionales sin formación militar que, de ese modo, pasaban a integrarse en el ejército a través de la Armada. No obstante, el número de estos fue siempre mucho menor de lo que aparentemente se ha defendido, ya que entre el 41-69 d. C. tan solo conocemos tres figuras de este tipo entre todos los mandos de las numerosas flotas romanas existentes. Influido por la *Pax Romana* en el Mediterráneo desde la época de Augusto, Claudio convirtió el cargo militar de la prefectura de la flota en un puesto semiadministrativo, pero durante los acontecimientos que enfrentaron a los cuatro emperadores (68-69 d. C.), la importancia de la Armada se manifestó de tal forma que se hizo necesaria una nueva reforma que le devolviera su antiguo carácter. Finalmente Vespasiano (69-79 d. C.) recuperó la necesidad de emplear para este cargo a militares profesionales, de forma que ningún liberto pudiera acceder de nuevo a esta magistratura que convirtió en una de las más prestigiosas en la jerarquía ecuestre. El resto de *praefectus* de las flotas provinciales fueron nombrados por sus respectivos gobernadores, por lo que estos se convirtieron en sus responsables directos ante el emperador.

En adelante, el *Praefectus Classis Praetoriae Misennensis* se consideraba un puesto superior al de los procuradores. Los candidatos se elegían entre los más destacados miembros del orden ecuestre, y se les asignó a la estructura del pretorio, como parte de las unidades militares directamente al servicio del soberano, tan solo un escalafón por debajo de aquel que ocupaban el prefecto del pretorio, el prefecto de la *Annona* (encargado del suministro), el prefecto de la Ciudad (*praefectus urbi*) y el prefecto de Egipto. Por su parte, el *Praefectus Classis Praetoriae Ravennates* a cargo de la flota del Adriático se convirtió en un rango ligeramente inferior. Hasta ese momento, ambos eran considerados *sexagenarii* (60 000 sestercios) a efectos de salario anual, pasando ahora a *ducenarii* (200 000 sestercios), aunque es probable que el prefecto de Miseno se convirtiera en *trecenarius* (300 000 sestercios), como correspondía a su mayor rango. Desde finales del s. II d. C., los prefectos de Miseno y Rávena, junto con el prefecto de la Ciudad, de la Annona y de Egipto pasaron a considerarse como *vir perfectissimus*, un grado por debajo del prefecto del pretorio, que llevaba el título de *vir eminentissimus*.

Funcionarios del Estado se encargaban de registrar los alistamientos y asignar los destinos en las flotas de Miseno y Rávena. Una vez allí pasaban a quedar bajo las órdenes del personal del prefecto. Los oficiales los inscribieron en sus navíos correspondientes, y los maestros los adiestraron en las tareas que debían realizar tanto en tierra como en el mar. El prefecto tenía potestad para dictar pena de muerte ante delitos como el amotinamiento. También se encargaba de legitimar los diplomas de licenciamiento para aquellos que completaran los 26 años de servicio obligatorio en la Armada y, como máximo responsable, dirigía las celebraciones religiosas propias del ámbito naval.

En ocasiones, incluso los prefectos de las dos flotas italianas actuaron en asuntos civiles (como la construcción de puentes, etc.) y judiciales (resolución de pleitos) del gobierno imperial. De hecho, el enorme volumen de gestión asumido por los prefectos requería el concurso de subprefectos y otros funcionarios que formaban su *officium* (oficina) para las labores administrativas, cuyo número duplicaba los habitualmente destinados al servicio de un legado de

la legión. La existencia de subprefectos en estas flotas se atestigua desde la época de Nerón, momento en que comenzó a ser habitual, aunque, curiosamente, ninguno de los *praefectus classis* de las flotas de Miseno y Rávena ocupó antes ese cargo.

Oficiales

Tomaremos como ejemplo para nuestra explicación el navío más conocido de la Antigüedad, el trirreme, a partir del cual señalaremos los distintos puestos que ocuparon sus tripulantes en la Marina romana. Su personal estaba dividido en dos grupos principales: los oficiales y la *hiperesia*, referida al resto de tripulantes, incluidos los remeros. Los remeros profesionales (*thetes* en griego, *remiges* en latín) eran muy codiciados por su elevada experiencia y cualificación. Normalmente se trataba de ciudadanos de la plebe, aunque también actuaron como tales extranjeros empobrecidos, proscritos y, raras veces, incluso, esclavos.

La oficialidad de cada nave contaba con entidad propia a partir de su máximo responsable, el capitán (*trierarco*), encargado de nombrar al resto de subalternos. En el ámbito romano a veces recibió el apelativo de *magister navis*, aunque más comúnmente utilizado para un capitán de barco mercante, y a veces recibía también el mando sobre pequeños escuadrones.

En ocasiones se ha identificado la figura atestiguada del *navarchos* (navarco) como un sinónimo de trierarco que designaba al capitán de las naves mayores (cuatrirremes en adelante), mientras que el trierarco habría hecho lo propio en trirremes y naves menores. Sin embargo, las pruebas epigráficas indican que no fue así. Al parecer, el término «trierarco» designaba, en realidad, a todo capitán de navío, independientemente de su clase, mientras que el navarco debió considerarse como el líder de una escuadra. De hecho, sabemos que las flotas helenísticas y republicanas tardías a menudo se organizaban en escuadrones de 60 naves, y en la Armada bizantina los dromones se organizaban habitualmente formando grupos de tres o cinco bajo el mando de un *covies* o *navarchos*. Es más, inscripciones que incluyen referencias al *cursus honorum*, como la de P. Petronio Afrodisio, muestra como este ascendió a trierarco y después a navarco hasta alcanzar el título de

princeps navarchus. Este último oficial debió referir al navarco de más alto rango en cada una de las flotas romanas, quien actuaría como una especie de asesor técnico de los prefectos que quizá contaban con menor experiencia en el ámbito naval.

Cuando el Senado instauró la magistratura de los *duoviri navales* (311 a. C.), cedió su nombramiento a la Asamblea de Ciudadanos, aunque siempre bajo la autoridad de los cónsules. El desempeño de su cargo nunca se vio limitado a un año, aunque durante importantes conflictos como la Primera Guerra Púnica las fuentes nada nos dicen sobre su concurso, ya que las flotas romanas fueron comandadas por los cónsules en activo. Por ese motivo, se cree que su principal misión consistió en organizar la defensa de las costas romanas ante la presencia de piratas. De hecho, uno de los cónsules (con el grado equivalente al actual capitán general, directo superior del *praefectus classis*) se hacía cargo de la Armada, mientras que su homólogo hacía lo propio con el ejército, como sucedió cuando Cneo Cornelio Escipión se hacía cargo de la flota y Cayo Duilio de las legiones, pasando este último a comandar la flota cuando Escipión fue capturado por los cartagineses en la batalla de las islas Lipari (260 a. C.). Sin embargo, no se trataba de marinos profesionales, y la experiencia que pudieran acumular durante su año de servicio se perdía tras la sustitución en el mando. A pesar de ello, surgieron figuras excepcionales, como el propio Duilio, quien no volvió a comandar la flota al término de su consulado, aun tras obtener una de las más importantes victorias navales de la historia romana en Mylae (261 a. C.). Por ese motivo, la función de los trierarcos era esencial en la Armada, ya que permanecían en servicio para aprovechar la experiencia acumulada.

En Atenas la situación era distinta. El almirante de la flota contaba normalmente con experiencia marinera suficiente para garantizar el éxito militar, pero los trierarcos seleccionados al inicio de la campaña podían carecer de ella, por lo que estos solían delegar parte de sus funciones en el piloto (*kybernetes*). De hecho, se trataba de personas influyentes de la aristocracia, elegidas por su poder adquisitivo, ya que tenían la obligación de asumir el cargo durante un año, pagando los gastos, equipamiento y mantenimiento de su propia nave. Una vez nombrados, debían preparar su embarcación a la mayor brevedad, de forma que los tres primeros

que la presentaran ante los inspectores recibían coronas de oro como premio, y aquellos que se excedieran demasiado eran multados. En los momentos de necesidad, la falta de recursos propició que se asignaran dos trierarcos a cada navío para compartir los gastos, ocupando el mando seis meses cada uno. Si un elegido no podía asumir el cargo, debía disculparse presentándose como suplicante ante la Asamblea y portando una corona de flores, o pedir asilo en el templo de Artemis. En Roma, los gastos eran asumidos por el Estado, pero en circunstancias similares, se decretó su reparto entre el común de la ciudadanía (plebeyos y senadores incluidos). Así sucedió en el 210 a. C., durante la Segunda Guerra Púnica, cuando inicialmente el Senado decretó que la plebe afrontara ese coste durante 30 días debido a la carencia de fondos públicos, pero el cónsul M. Valerio Levino exhortó a que la aristocracia lo compartiera si quería dar ejemplo, aceptándose la moción.

Cada flota romana contaba con su propia enseña (*signum*), probablemente custodiada en un santuario, mientras las naves transportaban su imagen como símbolo. El *praefectus classis* tenía el deber de oficiar los ritos religiosos relacionados con la Armada y aquellos propiciatorios de su buena fortuna en honor a las divinidades protectoras. Por delegación suya, las ceremonias realizadas en cada embarcación correspondían al navarco, asistido por el *coronarius* (que decoraba el barco con coronas y banderines para ocasiones festivas o ceremoniales, probablemente un marinero que ejercía esta labor solo cuando era necesario) y el *victimarius* (encargado de realizar los sacrificios propiciatorios). En la proa de la nave se colocó la *tutela* (pintada o esculpida), imagen de la divinidad que servía de patrón, y la nave a menudo llevaba el nombre de una deidad romana o abstracción deificada a la que se ofrecían exvotos.

El primer oficial y segundo al mando era conocido como *gubernator (hipotrierarco* en griego), aunque, en época imperial este término pasaría a designar al capitán de una nave. El oficial de proa (*proretus*) actuaba como vigía y ayudaba al timonel informándole sobre el estado del mar y los vientos, atento a la presencia de bajíos y bancos de arena. También se encargaba de las anclas, dirigía las operaciones de entrada y salida en el puerto, y

debía permanecer atento en combate para avisar al trierarco y al timonel sobre la evolución y formación de las naves enemigas.

El oficial a cargo de los remeros o contramaestre (*kéleustès* en griego, a veces denominado en latín como *pausarius, hortator* o *pitulus*) se ocupaba de las tareas administrativas y contrataciones, pago de salarios y adquisición de suministros. Supervisaba también el trabajo de los remeros, su ritmo, alimentación, formación y rendimiento y, en ocasiones, manejaba el timón por delegación del *kybernetes*. Se colocaba en una pasarela situada entre las bancadas de remeros, a medio camino de la proa y la popa, para ser mejor escuchado. En condiciones normales marcaba la boga con su propia voz, golpeando un madero con una maza (*portisculus*) o mediante canciones, pero en combate, si tenía que guardarse silencio, utilizaba el sonido de dos pequeñas piedras al chocar. Cuando el estruendo del mar o la batalla impedía la comunicación, se ayudaba por el *aule-te-s*, que tocaba en un instrumento de viento llamado *aulos*, compuesto por un tubo doble agujereado (semejante a una flauta). El oficial de popa también repetía sus órdenes, y los propios remeros entonaban cánticos tradicionales o repetían onomatopeyas relacionadas con el sonido de los remos al chocar con el agua para seguir el ritmo de boga. En esta época los remeros habrían echado por la borda a cualquier *keleustés* que hubiera intentado usar el látigo para mantener el ritmo, razón por la cual apenas tenemos noticias de motines.

El cargo más importante entre la gente de mar era el piloto (*kybernetes*), siempre atento a las órdenes del trierarco, que se colocaba sentado justo detrás de él, en la popa de la nave, y los avisos del *kéleustès*. Era el encargado de calcular el rumbo y movimientos de la nave, tanto en la travesía como durante el combate, del uso de las velas como estimara oportuno y de controlar las corrientes y vientos. Tenía que ser muy diestro en la navegación, saber «leer» la situación y actuar en décimas de segundo, conseguir que la nave virara con rapidez, evitando la pérdida de velocidad, y ser capaz de controlar los timones de la nave, situados en los costados de popa. La pala del timón se denominaba «ala» y el cuerpo, «cuello», aunque lo mejor era usarlos lo menos posible, pues su contacto con el agua ralentizaba la

velocidad, y había que sacarlos cuando la nave iba a embestir o ser embestida para no perderlos por accidente.

Tripulación

En las inscripciones, los marineros de las flotas romanas se designan a sí mismos empleando distintos términos, como *millas, gregalis, caligatus, manipularis* o *nauta*, aunque desconocemos si existían particularidades que los diferenciaban. La tripulación básica de un navío militar estaba formada por:

- el contramaestre encargado de la marinería,
- el *medicus*,
- el *kopoderes* (encargado de supervisar las tiras de cuero que sujetaban los remos a los toletes),
- el *aceitador* (a cargo de mantener engrasados los elementos de cuero, etc., en la nave),
- los gavieros (encargados de las gavias o velas),
- el cocinero,
- el *scribae* (dedicado a redactar y enviar informes, cartas, mensajes, etc.),
- el *signifer* en las naves de mayor calado para custodiar el estandarte,
- el *tesserarius* a cargo de la seguridad de la nave (preferentemente cuando estaba en puerto),
- el *cornicén* (las *cornicinas* marinas conocidas por las inscripciones son todas *duplicadas*, pero no es seguro que las otras categorías de músicos también pertenezcan al mismo grado),
- el *tubicen*,
- el *bucinator* para la transmisión de señales, maniobras y órdenes entre los distintos buques,
- el *custos armorum* encargado del mantenimiento del equipo militar (en las naves superiores a un cuatrirreme la cantidad de soldados a bordo obligaba a nombrar dos de ellos),
- el *nauphylax*, quizá referido a un oficial de guardia (por lo que pudo emplearse realmente para designar una obligación),
- el *faber* o carpintero,
- el *subunctor* (quizá encargado del calafateado de la nave),

- el *beneficiarius* (intendente),
- el *librarius* (tesorero),
- un buzo de la Marina llamado *urinator*,
- el *dolator* o *dolabrius*, que actuaba como explorador o ingeniero, y
- los *velarii*, encargados del velamen, etcétera.

Al menos sabemos que existían tripulantes especialmente reconocidos por su labor que podían adquirir el rango de *dupliciarii*, quienes recibían por ello un salario doble, y algunos cuya función no se conoce, como el *dolator*, que parece referirse a un marinero con una función muy específica pero desconocida para nosotros, realizada mediante el uso de una herramienta muy común en la Antigüedad como era la *dolabra*. El número de *duplicarii* de una nave podía variar según su envergadura, pero no sabemos cuántos podían ser con certeza, aunque uno de ellos tendría mayor rango que el resto. Así que el equipo de combate de un buque de guerra consistía no solo de los soldados, incluidos los *propugnatores* de élite, los *balistarii* (equipos de catapultas) y *sagittarii* (arqueros), sino también todos los remeros y otros marineros. Estas especialidades reflejan la exigente naturaleza técnica del manejo de buques. Así, explican por qué, por ejemplo, los expertos *classiarii* de la *Classis Misennensis* se emplearon para operar el *velario* o el dosel que protegía a los espectadores en el Coliseo del sol y la lluvia, que se ingeniaba en secciones. También había un cierto número de funcionarios navales que se ocupaban de los deberes burocráticos. Las fuentes mencionan el *excepcional*, el *exacto*, el *scriba*, el *bibliotecario* y los *racionadores*, todos ellos empleados en servicio activo con la flota. En contraste, el *dispensator classis* (administrador de los gastos de la flota) y el *tabularius* (empleado de archivo) eran libertos o esclavos imperiales que no estaban empleados en el servicio activo.

El complemento de uno de estos buques de guerra formó una de las unidades más complejas que se encuentran en cualquier rama del servicio romano, ya que la tripulación tenía funciones militares y navales. La infantería de marina en un trirreme heleno estaba compuesta por 14 soldados, que incluían 10 hoplitas (*epibatai*),

cuyo número podía aumentarse si se creía que la batalla se realizaría al abordaje, y 4 arqueros (*toxotai*), que solían situarse en la popa (su alcance máximo era de 175 metros). En una nave de guerra romana imperial, independientemente de su número total, consistía en una centuria naval, idéntica a la unidad básica del ejército romano (80 hombres, de los cuales al menos 40 actuarían como infantes de marina o y el resto marineros como ejemplo para un trirreme) y a cargo de un oficial directo o centurión llamado *classicus*. Sabemos por la inscripción de C. Sulgio Gaeciliano que en el s. III d. C. el rango de *centurio navarchus* era inferior al del centurión legionario. Las fuerzas navales y los buques de guerra fueron confiados a los centuriones, que fueron designados como *navarchi* de *ordo tertius* (comandantes de grandes flotas, en ese caso con los rangos como los *praepositi* y *praefectii* de las flotas provinciales); de *ordo secundus* (pequeñas flotas o escuadrones), y de *ordo primus* o *trierarchi* (comandantes de trirreme o liburna). Los rangos inferiores estaban ocupados por los *centuriones classici*, que comandaban una unidad de 100 *nautae*, y desde el s. II d. C. se correspondían en rango con sus contrapartes en tierra.

Si la dotación de infantes era elevada, el centurión podía nombrar un segundo, el *optio*, y solo en la Marina también se permitía el nombramiento de un *suboptio*, a quienes se ponía a cargo de un número reducido de infantes (quizá 12), de manera que ambos suboficiales podían también encargarse de dirigir embarcaciones menores de apoyo. De ese modo, las necesidades militares de la embarcación estaban cubiertas, y además eran más sencillos su entrenamiento y su adiestramiento, al igual que los del resto del ejército, siendo así capaces de combatir en el mar y en tierra. Era el centurión quien supervisaba el entrenamiento de los marineros dirigido por el *secutor* o *armatura*, siendo también el encargado, o en común con el resto de la centuria asignada por primera vez a un navío, de darle nombre.

Todo miembro de la tripulación recibía el nombre de *miles*, en contraposición a los tripulantes de un mercante, conocidos como *nautes, manipularii* (por los manípulos que formaban una centuria) o *milites classiarius* (en sus estelas funerarias). En realidad, la estructura de mando y nomenclatura de los infantes de Marina era

muy similar a la empleada por el ejército.

Los trirremes no eran naves excesivamente grandes ni habilitadas para el transporte, por lo que existía poco espacio en la cubierta para alojar a un número mayor de soldados. Incluso si lo hubiera habido, quizá no se hubieran empleado, ya que si permanecían de pie o deambulaban por la cubierta, podían comprometer la estabilidad de la nave y, por lo general, permanecían sentados en el centro y cubiertos por sus escudos en la batalla; solo se levantaban cuando su nave había impactado con otra enemiga y debían defenderla o abordar a la agresora. Del mismo modo, podemos intuir la dificultad que tenían que afrontar los arqueros y la artillería para acertar blancos en movimiento desde su propia embarcación. En las naves mayores, como los quinquerremes, se superaba esta cifra, más aun teniendo en cuanta el mayor número de marineros necesario para articular el *corvus* durante el tiempo en que fue empleado.

La relación entre los oficiales al mando de los marineros y los infantes de Marina se desconoce. Parece lógico que durante los momentos en que no existía enfrentamiento fueran los oficiales de la tripulación los que detentaran el control de la nave, que se transfería a los oficiales de los infantes cuando entraban en combate. El personal marinero y de infantería de Marina podía desembarcar para colaborar con unidades militares de tierra si era necesario, como en el caso de los vigiles en tareas de extinción de incendios, vigilancia, etc., o también en la construcción civil (acueductos, vías, etc.) y militar (campamentos, etc.).

Remeros

Bajo cubierta, cientos de remeros se movían al unísono como uno solo hombre durante horas y horas hasta la extenuación. Los ruidos de los toletes al girar y de los remos (*remus*) al impactar con el agua se unían a los crujidos del casco y al movimiento de los marineros en cubierta. El mar también producía sus propios sonidos, mientras el *portisculus* marcaba el ritmo de boga, los *toicharchoi* (2) se encargaban de supervisar cada uno a los remeros situados en cada lado y el *pausarius* repetía las órdenes del capitán desde su puesto, las cuales podían llegarle a través de señales sonoras producidas por la trompeta del *bucinator* y el cuerno del

cornicen, que formaban parte de la tripulación, mientras que el lugar del *auletes* griego era ocupado por el *symphoniacus*.

En las naves que disponían de tres niveles para los remeros, estos se colocaban de manera escalonada y ligeramente desplazados hacia el casco para asegurar una mayor estabilidad de la nave. Los remeros del nivel inferior de la nave (*thalamia*) recibían el nombre de talamitas, los situados en el nivel medio (*zugioi*) eran los zigitas y aquellos que ocupaban el nivel superior (*parexeiresia*) eran los tranitas, más numerosos debido al mayor esfuerzo que debían realizar. Desconocemos la denominación que adquirieron en latín, aunque parece que recibieron el nombre común de *remex* o *remiger*. Los tranitas eran los mejor considerados como responsables de la sincronización de la boga, pero todos vestían un sencillo taparrabos, nunca ningún tipo de uniforme. Solo ellos eran capaces de atisbar lo que sucedía en el mar desde sus bancos, ya que el resto remaba ciegamente siguiendo las órdenes.

Si recibían la embestida de un espolón, sus posibilidades de supervivencia eran inversamente proporcionales a la distancia que les separaba de la cubierta. Solo tenían dos alternativas: intentar subir en pleno caos, si es que era posible y lanzarse al agua antes de ser atravesados por las jabalinas y flechas enemigas o saltar al agua por la brecha recién abierta, luchando contra la corriente que inundaba el interior y evitando los escombros que flotaban alrededor. Si el ataque se producía mediante el abordaje, su única opción era luchar por sus vidas con todo aquello que pudiera servirles como arma, pues rendirse no les garantizaba clemencia, superando el cansancio acumulado por el esfuerzo de su labor. Existía una alternativa, si es que ambas naves no habían quedado unidas permanentemente por el uso de ingenios como el *corvus*: desengancharse bogando rápidamente para alejarse lo más lejos posible del enemigo antes de hundirse, y así ser capaces de lanzarse al agua con mayor seguridad o alcanzar un fondeadero a tiempo. Sea como fuere, muy pocos sobrevivían. En el hipotético caso de lograr alcanzar el agua, y contando con la fortuna de encontrarse entre los pocos que en aquella época sabían nadar, si los más diestros conseguían también superar el frío del agua, los proyectiles enemigos y las corrientes, aún tendrían que escapar de las naves enviadas para rematarlos antes de que alcanzaran la orilla o el

apoyo de una nave aliada. En el mejor de los casos, a los remeros capturados se les permitía cambiar de bando, pero, si el enemigo era especialmente brutal, podían ser arrojados por la borda o desembarcados en una playa donde les cortaban el pulgar o una mano para que no volvieran a remar ni blandir un arma de nuevo. Sin duda, las bajas entre los remeros durante un conflicto naval siempre superaron con creces las de los marineros o infantes de Marina. Las fuentes no informan sobre la existencia de un lugar específicamente destinado para la enfermería en estas naves de guerra, aunque algunos relieves y pinturas muestran a veces la existencia de una plataforma que se extendía más allá de la popa de las naves militares y mercantes para este fin.

La situación era muy diferente cuando el naufragio era provocado por una tormenta. Sabemos que las naves de mayor calado transportaban un pequeño bote de salvamento para emergencias, aunque de poco les hubiera servido en esa situación, y el resto de embarcaciones ni siquiera disponían de él ni de ningún otro sistema de salvamento, aparte de las grandes piezas de corcho que realmente se usaban como marcadores para la maniobra de anclaje. Estas piezas a veces eran arrojadas cuando un miembro de la tripulación caía por la borda, pero si no eran excelentes nadadores y estaban cerca de la costa o eran arrojados a ella por la diosa Fortuna, normalmente perecían en el mar. Durante la Primera Guerra Púnica, una tormenta producida entre Malta y Sicilia (255 a. C.) causó 320 hundimientos de las 400 naves de la flota romana. Cerca de 100 000 hombres murieron ese día en el fondo del mar, en la que aún se considera la peor tragedia marítima de la historia. Solo imaginar la capacidad logística necesaria para coordinar, dirigir y mantener una flota semejante es impresionante para la época. Cuando Augusto aprestó 200 naves para dirigirse a Actium, los 60 000-70 000 efectivos embarcados necesitaron comenzar al amanecer y hasta mediodía no salieron del puerto y formaron en el mar cerca de la costa, y eso que se trataba de hombres experimentados. Si además era necesario transportar tropas en las naves, la maniobra podía durar todo el día, dependiendo del tamaño del contingente.

Cada trirreme llevaba siempre a bordo 30 remos de repuesto para reemplazar los que se rompieran por el uso o la acción de las

naves enemigas. Los remeros solían utilizar un cojín de cuero en los bancos, que eran fijos, para evitar las heridas producidas habitualmente por el rozamiento tras bogar durante horas. Normalmente, su lugar de trabajo estaba protegido del sol y los proyectiles enemigos por una cubierta de madera llamada *katastroma*, aunque contaban con aberturas laterales para que pudieran respirar con mayor facilidad, las cuales se cubrían en combate con tiras de cuero para protegerlos de los ataques y las inclemencias del tiempo. Para que cumplieran bien su trabajo y fueran capaces de alcanzar las velocidades necesarias para las maniobras, se intentaba que estuvieran bien alimentados e hidratados. Su dieta habitual consistía en pescado en salazón con tortas de pan de avena, vino, queso, verduras, cebolla, ajo y aceite (que empleaban como alimento y como ungüento), acompañados de 7 litros de agua al día. Solo en ocasiones especiales obtenían carne. No obstante, el elevado número de personas a bordo y lo reducido de las dimensiones de estas naves para transportarlos impedía que se almacenaran en el casco provisiones para más de uno o dos días, además de que en verano la sed de los remeros se incrementaría. Era necesario atracar para aprovisionarse al menos una vez cada dos días como máximo, así como para encontrar un lugar donde descansar lo más confortablemente posible y recuperar fuerzas, ya que en la nave no existiría espacio suficiente para ello, estableciéndose rutas con islas apropiadas o itinerarios costeros. En caso de tener que varar en una playa, se permitía que los remeros, marineros, etc., marcharan al mercado de la ciudad más cercana para comprar las provisiones que no pudieran conseguir mediante la caza o la pesca.

En las naves de mayor calado, cuando no eran necesarios, una parte de los remeros podía actuar turnándose con el resto que aprovechaba para descansar, pero parece lógico pensar que las naves llevaran algunos remeros de reserva para cubrir los puestos de aquellos que quedaban indispuestos o heridos durante la batalla, quienes probablemente se encargarían también de distribuir el agua constante que necesitasen sus compañeros por el esfuerzo, aunque no consta registro de ellos; de lo contrario, varios marineros habrían tenido que realizar esta labor, desatendiendo otras obligaciones más importantes.

En 1987, las pruebas de velocidad realizadas con el trirreme *Olimpia* alcanzaron un máximo de 7,1 nudos durante unos cinco minutos como tiempo límite que aguantaron los remeros. Hay que tener en cuenta que la preparación y experiencia de sus antiguos predecesores era muy superior, y ello nos da una idea del increíble esfuerzo que eran capaces de realizar. Los remeros del *Olimpia* necesitaron beber un litro de agua cada hora de trabajo para evitar la deshidratación causada por el esfuerzo sostenido, lo cual, si multiplicamos por unas 10 horas al día que se mantenían activas las naves griegas, arroja la cifra de 1700 litros diarios para sus 170 integrantes, algo imposible de transportar y que obligaba a continuos atraques. Esta cantidad se puede reducir si el agua contiene sodio y se proporciona algún tipo de alimento fácil y rápido de digerir. Probablemente por ello las naves transportaban una pequeña cantidad de sal.

Sabemos que en los mercantes solían ser habituales los robos y pequeños hurtos de comida y bebida. Los arqueólogos del equipo que investiga el pecio romano del Bou Ferrer (Alicante), datado entre 66-68 d. C., encontraron una jarra en la zona de la cocina, situada en la popa de la nave, que escondía la llave de la despensa donde se guardaban las provisiones y algunas pertenencias de la tripulación, ya que también se han localizado en otros lugares restos de los trucos que se empleaban habitualmente como ánforas de vino trepanadas para beber a escondidas.

Las operaciones de embarco y desembarco debían producirse en el menor tiempo posible para los cientos de integrantes de una tripulación, por lo que era necesario establecer unas normas básicas aprendidas a fuerza de entrenamiento, disciplina y experiencia, pues incluso con ello podrían evitar la muerte si la nave era sorprendida en tierra por el enemigo. Cada trirreme contaba con dos escalas paralelas de acceso que se colocaban en la popa, estableciéndose el orden de embarque por secciones hacia los puestos preasignados. Ello facilitaba que todos los tripulantes realizaran la maniobra en pocos minutos para zarpar con rapidez si las exigencias de las campañas lo requerían. Los remeros siempre embarcaban los primeros y los infantes, los últimos. Las pruebas realizadas con el trirreme *Olimpia* han permitido ver que los 170 remeros podían embarcar y estar listos o retraer los remos y salir en

aproximadamente 24 segundos como mejor marca, por lo que las experimentadas tripulaciones romanas tardarían aún menos. Las clases mayores, como el quinquerreme, debieron de emplear algo más, pero nunca superarían el tiempo necesario para que una de estas naves se hundiera completamente tras ser embestida en alta mar, atrapando así a los remeros en su interior.

Una vez en sus puestos, marineros, remeros y el resto de la tripulación debían comprobar el correcto funcionamiento de sus equipos, herramientas, estado de la nave y armas. Los remeros revisaban los remos y sus sujeciones, se aseguraban de no haber olvidado sus cojines, de engrasar las presillas (con sebo de cordero) que sujetaban los remos a los toletes y de que las cortinas de cuero estuvieran listas y en perfectas condiciones, etc. Mientras, los marineros hacían lo propio con los aparejos, cabos, timones, etc. En Grecia, justo antes de partir se llevaban a cabo las ceremonias religiosas tradicionales para propiciar la travesía y ganar el favor de los dioses. Se realizaban sacrificios animales, y el trierarco entonaba una plegaria en voz alta, a la que seguiría el canto de un himno por el resto de tripulantes y, finalmente, se derramaba una copa de vino sobre cada uno de los extremos de la nave.

Higiene y alimentación

Los que más calamidades tenían que soportar eran los talamitas, quienes, ocupando el nivel inferior, recibían sobre sus cabezas el sudor, orina y deposiciones de los remeros superiores, además del agua del mar que se filtraba y acumulaba en la sentina colocada bajo sus pies, y del calor generado por el esfuerzo y las elevadas temperaturas que se incrementaban aún más en esa parte de la nave durante las estaciones cálidas. Cada cinco días, como máximo, era necesario limpiar toda la nave por estos motivos. Igual que cuando llegaban a puerto, especialmente el interior del casco, donde el sudor derramado por los remeros, la acumulación de personas y los deshechos que producían debían eliminarse antes de volver al mar.

El Estado suministraba los alimentos y la ropa a las tripulaciones. Sus raciones comprendían un pan especial realizado con harina gruesa típico entre el ejército y vino fuerte. Plauto informa de que los marineros usaban mucho el ajo y los puerros en su dieta.

Promoción

El sistema de ascensos en la Marina romana nos es prácticamente desconocido, ya que las fuentes no suelen hacer mención a ello, pero algunos detalles se han podido extraer gracias a las inscripciones que decoraban las lápidas de numerosos miembros de la *classis* romana. Existían diversos grados de centuriones que alcanzaban el puesto por méritos propios, al contrario de lo que sucedía con los altos oficiales de la flota y el almirantazgo, que actuaban dirigiendo a los infantes de Marina.

De hecho, existían distinciones importantes entre el ejército y la Marina. En la flota romana, parece que la diferencia de estatus entre el centurión y los *miles* no era tan acentuada como sucedía en las legiones, del mismo modo que el ascenso a este cargo se obtenía de forma más sencilla. En el ejército los no ciudadanos no podían formar parte de las legiones, actuando como auxiliares a las órdenes de los oficiales romanos, mientras que en una nave era más complicado atender a tal diferenciación, de modo que, por debajo de los mandos romanos, elemento imperturbable, el resto de infantes, marineros y tripulantes debieron de compartir puestos de manera mucho más heterogénea.

Reclutamiento y servicio

En época republicana, Roma estableció un servicio obligatorio entre los ciudadanos aptos entre los diecisiete y los sesenta años de edad, organizados en centurias según su poder adquisitivo, ya que inicialmente eran ellos los encargados de costearse el equipo necesario hasta las reformas de Mario. Los más pobres (*capitecensi*) no tenían capacidad económica para pagarse ni el equipamiento más básico, pero no por ello quedaban exentos del servicio, ya que existían muchas tareas que podían realizar, como las de cocineros, herreros que reparaban los equipos dañados en combate, enfermeros, etc. Incluso es posible que fueran ellos los primeros remeros, ya que los remos eran aportados por el Estado como parte del equipamiento de las naves. De ese modo, cada vez que el Estado los necesitaba, aquellos supervivientes probablemente eran asignados de nuevo a la misma embarcación junto a sus compañeros, ganando así experiencia que transmitirían a los nuevos reclutas.

Al margen de los ciudadanos, los territorios conquistados por los romanos estaban obligados a colaborar según su capacidad y destreza. Solo los ciudadanos romanos podían convertirse en oficiales de la Marina, mientras que los aliados o *socii navales* contribuían con pilotos, marineros y remeros a la flota, aunque los romanos de las clases más bajas también actuaron como cuerpo de marinería, así como los libertos, inscritos como *classe scripti*. No en vano la península itálica podía proporcionar importantes contingentes de expertos marineros y constructores navales gracias a la habilidad que algunos de estos pueblos habían desarrollado durante siglos de estrecha relación con el mar, como los propios etruscos o los helenos asentados en la Magna Grecia. En la Marina existían núcleos exentos de aportar recursos humanos al ejército a cambio de dedicarse exclusivamente a apoyar a la Armada romana, como Ostia o Anzio, encargándose de la construcción y equipamiento de naves, así como de suministrar y almacenar recursos para sus tripulaciones. El acuerdo con Neápolis (Nápoles) les obligaba a encargarse de costear las naves y recursos necesarios para vigilar la bahía y zonas de costa cercanas a su ubicación estratégica.

En el 295 a. C., durante la Tercera Guerra Samnita, cuatro mil sabelinos de la costa campana fueron reclutados para la Marina romana como *socii navales*, derrotados hacía poco tiempo y sin una tradición naval que los hiciera particularmente deseables como miembros de la flota, por lo que creyeron que podrían rebelarse antes de ser incorporados a la Marina, pero fueron derrotados.

Los romanos privilegiados se mostraban reacios a permitir que un no ciudadano comandara no solo una nave romana, sino que ostentara autoridad sobre al resto de ciudadanos que podían servir en ella. De hecho, los romanos entendían que todo cargo que no formara parte de la oficialidad o la infantería de Marina estaba por debajo de su dignidad y estatus.

Dónde obtener las tripulaciones para su flota fue un problema importante para los romanos durante la Primera Guerra Púnica. Tan solo la enorme cantidad de remeros necesarios para actuar en las naves suponía un quebradero de cabeza, y más todavía la posibilidad de contar con nautas experimentados para dirigirlas. Una flota de quinquerremes, no demasiado importante para la

época, requería de unos 30 000 remeros (300 en cada nave). Durante la Segunda Guerra Púnica se estima que el total de efectivos humanos destinados a la Marina romana ascendía a cerca de 60 000, más de la mitad de los cuales actuaron en el desembarco norteafricano de las tropas de Escipión (203 a. C.). Tras la Segunda Guerra Púnica la necesidad naval romana disminuyó, pero aun así debía de contar con un número mínimo de naves permanentes para patrullar las rutas y costas que conformaban las nuevas posesiones romanas, por lo que un mínimo de 100 naves de guerra estaba en servicio permanente, lo que requería más de 20 000 efectivos que tenían que renovarse constantemente gracias a los aportes ciudadanos y aliados.

Hasta el s. III a. C., los reclutamientos para el ejército y la Marina se realizaban estacionalmente (entre abril y octubre, que coincidía con la mejor temporada de navegación en el Mediterráneo), según las necesidades bélicas, liberando a la mayoría de efectivos acabada la campaña para que volvieran a sus rutinas habituales. Sin embargo, la expansión romana obligó a mantener sus efectivos todo el año, medida propiciada por los avances en la construcción de navíos. Se redujeron los riesgos, aunque nunca desaparecieron, y la nueva situación incrementó el presupuesto destinado a la Armada, pero también el grado de profesionalidad de las tropas, ganando experiencia y ascendiendo cuando era posible. Al menos una parte de la Armada debía mantenerse en servicio ininterrumpidamente, aun a pesar de que su actividad se redujera en invierno, vigilando puntos estratégicos como elemento disuasorio y controlando la actividad del enemigo.

Como es lógico, la demanda de remeros fue constante, y se incrementaría enormemente durante el Periodo Helenístico, cuando se construyeron enromes polirremes, como el *tessarakontera*, que necesitaba 4000 remeros. Si bien en ocasiones puntuales se tuvo que recurrir a esclavos o delincuentes para poblar los bancos, generalmente no fue necesario, en contra de la creencia popular. Se dice que Octavio recurrió a ellos para poblar los bancos de sus naves antes de enfrentarse a Sexto Pompeyo, pero se encargó de liberarlos antes. Las numerosas islas y ciudades costeras del Mediterráneo proporcionaban una ingente cantidad de hombres de mar dedicados a la pesca o el comercio que desde niños aprendían a

manejar un remo. Además, los atrayentes salarios eran equivalentes a los de un artesano, y mucho más de lo que sería capaz de ganar un pobre pescador, oficio al que muchos de ellos estaban abocados. Es cierto que algunos tratantes alquilaban grupos de esclavos para actuar como remeros a fin de apropiarse de sus salarios, pues estos los recibían igualmente. Del mismo modo, sabemos que los capitanes podían contar con hasta cinco esclavos atestiguados en la nave como asistentes, y probablemente algunos de sus suboficiales dispusieron de algunos en menor número, los cuales sin duda ayudaron en ocasiones a la marinería o a los remeros, pero en ningún caso eran miembros regulares de la tripulación.

Los remeros que no eran esclavos podían, incluso, ascender hasta convertirse en *kybernetes* si realizaban bien su trabajo. No obstante, existieron casos en los que, ante la certeza de perder la vida, algunos remeros compraron esclavos con sus salarios y sobornaron a los mandos para que ocuparan su lugar en los bancos. Incluso podemos suponer que las grandes cantidades de cartagineses capturados en acciones navales se usaron como mano de obra, en lugar de ser ejecutados, para complementar a sus tripulaciones cuando sus aliados navales y su propia fuerza de trabajo no podían satisfacer sus necesidades específicas. En realidad, dado que los remos eran manejados por varios remeros, solo aquel que controlara el extremo debía contar con experiencia para dirigir la maniobra de forma correcta, mientras que los restantes únicamente hacían falta para incrementar la potencia del golpe, manteniendo el ritmo establecido por el primero.

Las reformas instauradas por Cayo Mario (107-102 a. C.) permitieron que los efectivos de la Marina se enrolaran por un tiempo determinado y permanente de aproximadamente 20 años, periodo tras el cual serían licenciados, y si no la poseían ya, se les concedería la ciudadanía romana. Este sistema rompía con el ciclo estacional de servicio-retorno para cosechar que se había empleado tradicionalmente, ya que estos efectivos no necesitaban regresar a sus casas para conseguir su sustento, desde entonces conseguir por la paga del Estado y el botín que se les permitiera acumular en sus años de servicio. Los nuevos reclutas escogían dónde querían servir, en la Marina o el ejército. Algunas medidas, como la abolición de los requisitos de clase, no afectaron tanto a una Marina en que

apenas se tenían ya en cuenta desde hacía tiempo. De ese modo, y hasta el final de las guerras civiles, un núcleo importante de la tripulación de cada nave se cubrió con voluntarios, mientras que el resto debió proceder de las levas necesarias entre los aliados hasta la formación de la Marina imperial.

El reclutamiento voluntario se mantuvo durante el Periodo Imperial, de forma que los reclutas debían pasar un periodo de adiestramiento en las flotas principales de Miseno y Rávena antes de ser enviados a sus lugares de destino. Sin embargo, es muy posible que el resto de efectivos que componían las flotas provinciales se incorporaran a partir de levas locales, formados allí mismo, cuya experiencia en cuanto a la geografía, características y condiciones de sus lugares de origen sería bien aprovechada. De esa manera, poco a poco, los no ciudadanos fueron alcanzando incluso los rangos más altos de la oficialidad gracias a su experiencia y actos de servicio. El secreto pasaba por convertir una profesión no demasiado reconocida en algo atractivo, algo a lo que contribuyó enormemente la *Pax Romana*, gracias a la cual muchas de las flotas romanas se mantuvieron alejadas del peligro que suponían los enemigos fronterizos. Si sumamos a eso una paga generosa, las bonificaciones y la posibilidad de hacer carrera sin importar el origen, la llegada de voluntarios estaba asegurada. Es cierto que la reducción de la actividad militar en el mar afectó negativamente a la posibilidad de incrementar los ingresos por medio del botín, pero el sistema de pagos se hizo más eficiente y puntual gracias a la tesorería estatal creada exclusivamente para el pago del coste de la Armada. Incluso se otorgaba una gratificación por el alistamiento que en el s. II d. C. ascendía a tres áureos (75 denarios de plata). El servicio se extendió a 25 años, más tarde Claudio hizo lo propio hasta los 26 años y Marco Aurelio hasta los 28 años, aunque en la práctica fue habitual que muchos siguieran sirviendo más allá del periodo obligatorio, ya fuera en servicio activo como parte de la tripulación de una nave de guerra si sus condiciones se lo permitían, o realizando actividades auxiliares en los puertos de la Marina, e incluso llegando algunos a iniciar negocios destinados a aprovechar su presencia, como tabernas y suministros, entre otros.

La vida del marinero en sus tareas cotidianas durante los periodos de paz solía transcurrir en el mar. Sus naves podían

destinarse a labores de intendencia, envío de informes y órdenes, traslado de embajadores, magistrados o tropas, escolta de mercantes para la *Annona*, vigilancia de fronteras o control de la piratería. No obstante, gran parte de sus efectivos debieron pasar más tiempo en tierra que sobre las aguas, sobre todo en invierno, cuando la actividad de las flotas se reducía al mínimo indispensable. Probablemente no permanecieron ociosos, siendo asignados a otras labores en los arsenales, astilleros, etc., e incluso pudieron participar en la construcción de obras civiles y militares, como acueductos y canales.

La reorganización de las provincias imperiales conllevó la desaparición de los estatutos anteriores que obligaban a muchos aliados y federados a aportar contingentes y recursos a la flota. Ahora sería el Estado quien se encargaría de gestionar los recursos disponibles y reasignarlos de manera eficiente donde fuera necesario. No obstante, hay tradiciones que no cambiaron, y los ciudadanos romanos siguieron ocupado la mayoría de altos cargos, mientras que los infantes de Marina eran considerados como legionarios a todos los efectos, aunque el resto de flotas mantenían los contingentes de *auxilia* necesarios.

Desconocemos los ingresos que percibían los distintos miembros de la Marina romana, aunque los salarios establecidos por Augusto debieron de mantenerse a lo largo del s. I d. C., igual que sucedió con el ejército. Un legionario recibía en ese momento unos 300 denarios al año, de los cuales, aparte de las deducciones aplicables para costear su equipamiento, las destinadas a la caja de la unidad, etc., debía de ahorrar hasta un tercio, un salario que debió extenderse a los infantes de Marina y quizá también a los marineros de la flota que eran ciudadanos. El resto de integrantes pudieron percibir el equivalente a los auxilia del ejército, es decir, 100 denarios anuales, además de los ingresos obtenidos como bonificaciones o botín. Sabemos que algunos marineros y quizá también infantes de Marina contaban con uno o hasta varios esclavos a su servicio. De hecho, las posibilidades de ascenso implicaban también importantes incrementos en el salario percibido, ya que los oficiales alcanzaban sumas mucho más elevadas. Al menos sabemos que un navarco recibía 10 000 denarios anuales, mientras que el prefecto y subprefecto de una flota

alcanzaban los 15 000 denarios anuales, frente a los 50 000 denarios de los que dirigían las flotas principales, los 200 000 del prefecto de la flota de Rávena o los 200 000-300 000 denarios del prefecto de la flota de Miseno.

La Marina romana no empleaba esclavos para actuar como remeros. Las famosas «condenas a galeras» se produjeron ya entre los ss. XVI-XVIII d. C., algo que no sucedía en la Antigüedad. Sin embargo, es cierto que conocemos algunos momentos en los que la excepcionalidad de las circunstancias obligó a emplear esclavos en la Marina romana como remeros, pero que no vuelven a mencionarse en las fuentes, por lo que debió de ser únicamente una solución temporal. Durante el asalto a Cartago Nova, en la Segunda Guerra Púnica (210 a. C.), Roma envió esclavos para actuar como remeros en las naves dedicadas al sitio de la ciudad. Los barcos de suministro utilizados por César en el Adriático durante la guerra civil también parecen haber sido tripulados por marineros esclavos. En el 36 a. C., durante las guerras civiles, Octavio tuvo necesidad urgente de conseguir tripulaciones y remeros para enfrentarse a la flota de Sexto Pompeyo, aunque prometió liberarlos antes de embarcar para que actuaran como ciudadanos romanos, mientras que durante el Imperio romano se registró a los esclavos que sirvieron a bordo de buques mercantes, no solo como oficiales y marineros, sino también como capitanes. Los libertos son otro asunto, ya que fueron admitidos en la Marina romana durante la República y el Imperio, pues no había restricciones en la participación de hombres libres.

Durante el reinado de Augusto, el sistema de reclutamiento y entrenamiento se oficializó, debiendo los reclutas pasar un examen médico antes de ser asignados a la centuria de la que formarían parte como miembros de la flota romana. Se cree que, en época de Augusto, incluyendo la totalidad de flotas romanas operativas, el número de efectivos alcanzaría los 30 000, un 10 por ciento del total del ejército romano, mientras que en época de Adriano la creación de nuevas flotas, como la *Classis Britannica*, o la necesidad de mayores efectivos en otras zonas, como el Ponto, elevaron esa cifra a 50 000.

Las inscripciones muestran que la gran mayoría de reclutas eran originarios del ámbito provincial, entre las que destacaban

Dalmacia, Egipto, Bitinia, Ponto Siria, Grecia, etc. Muchos de ellos eran hijos de marineros que se habían alistado mientras sus padres todavía estaban en servicio, aunque el conocimiento del mar y sus labores no era un requisito previo para el alistamiento. Prueba de ello es la presencia de marineros de origen tracio en la *Classis Misennensis*, cuya relación tradicional con el mar era escasa o nula. Junto a ellos, una parte importante de los reclutas de esta flota provenía de Egipto. Contamos con varios textos de carácter excepcional que nos permiten conocer algunos aspectos más íntimos que experimentaron los marineros enrolados en las flotas romanas. Apion, por ejemplo, un joven recluta egipcio escribió una carta a su padre nada más llegar a Miseno, donde pasó a incorporarse a la Armada (s. II d. C.):

> Apion a Epimaco su padre y señor, muchos saludos.
>
> Ante todo, oro para que tenga buena salud y, prosperando continuamente, le vaya bien junto con mi hermana, su hija y mi hermano. Le doy gracias al Señor Serapis por haberme salvado de inmediato cuando estaba en peligro en el mar. Tan pronto como llegué a Misenum, recibí mi viático de tres piezas de oro de César. Y me va bien. Te ruego entonces, mi señor padre, que me escribas un poco, déjame. En primer lugar, acerca de su seguridad, en segundo lugar con respecto a la de mi hermano y mi hermana, y en tercer lugar, que pueda besar su mano (escribir), porque me ha educado bien y allí estoy. Por lo tanto, tengo la esperanza de una rápida promoción si los dioses están dispuestos. Dale muchos saludos a Capito, a mi hermano y hermana, a Serenilla y a mis amigos. Te envío un pequeño retrato mío por medio de Euktemon. Mi nombre ahora es Antonio Máximo.
>
> Rezo para que tu salud sea buena.

Muy similar es un papiro escrito por otro nuevo recluta llamado Apolinar, esta vez dirigido a su madre Taesis, el cual pudo haber coincidido con nuestro amable Apion, pues pertenece también al s. II d. C.:

Apolinar a Taesis su madre, muchos saludos,

> Antes de nada oro por tu salud suplicando ante todos los dioses. Y al encontrar a un hombre en Cirene que se dirigía hacia ti, consideré necesario darte noticias de mi seguridad ¿Podrías darme noticia sobre tu bienestar y el de mis hermanos? Ahora te escribo desde *Portus*, porque aún no he ido a Roma ni he recibido mi asignación. Cuando me hayan asignado y sepa a qué unidad me dirijo, se lo haré saber de inmediato. No se demore en escribir sobre su salud y la de mis hermanos. Y si no encuentra a nadie que venga a mí, escríbale a Sócrates y él lo enviará. Saludo a mis queridos hermanos a menudo.

Adiós y buena salud para ti.

Más tarde envió otra carta afirmando que había sido asignado a la *Classis Misennensis*. Posiblemente algún funcionario de la oficina para el reclutamiento, el *dilectus*, estaba a cargo de adjudicar los reclutas a las distintas flotas. Apion fue asignado al trirreme *Athenonike* y parece haber conocido su destino antes de abandonar Egipto, algo que, por alguna razón, no sucedió con Apolinar, quien tuvo que pasar por Roma para recibir su asignación. Para estos jóvenes reclutas, el dolor por la partida se mezcla con el orgullo ingenuo ante una nueva vida que promete asegurar su porvenir gracias a las facilidades para la promoción, comenzando por adoptar un nombre latino como requisito impuesto. Juraron servir y obedecer al emperador y sus delegados durante los siguientes 28 años de sus vidas, adoptando la cultura romana. Al menos, sabemos que Antonio Máximo llegó a contraer matrimonio con una mujer llamada Aufidia, que le dio tres hijos: Máximo, Elpis y Fortunata. Apion tuvo suerte, quedó asignado a la mejor flota romana, y en una carta que escribió varios años después sabemos que le fue bien, se había casado con una chica que conoció alrededor de la base y tuvo tres hijos: un niño y dos niñas.

Por su parte, la actividad testamentaria de los marineros romanos también nos ha proporcionado importantes datos sobre su modo de vida, servicio, etc., pues manifestaron el mismo deseo que el resto de la población por el cuidado de sus restos y el

cumplimiento de sus últimas voluntades, conscientes de los peligros que afrontaban en el mar. A menudo, estos registros y su contenido se realizaban por voluntad del futuro propietario, quien también establecía el coste que debía destinarse a su funeral. En otros casos se llevaban a cabo a través de un fiduciario, nombrado por el susodicho, normalmente un compañero que servía en su misma nave o en otra de la flota a la que pertenecía. Entre las cláusulas habituales se recogían la liberación de sus esclavos y la entrega de sus bienes a familiares y/o amigos, ya que era enormemente común entregar todo o parte de lo que poseían a estos últimos, aun en el caso de poseer familia y descendientes. De hecho, se han podido registrar vínculos especiales entre determinados miembros de la tripulación. Sabemos que un *nauphylax* se convirtió en tutor del hijo de otro *nauphylax*, y un *custos armorum* dejó todos sus bienes en herencia a otros dos *custos armorum* que servían en distintas naves, ya que formaban parte del mismo *collegium* (asociación). Incluso si el marinero no dejaba ninguna propiedad, no era necesariamente olvidado. La familia e incluso sus libertos podían costear su entierro y el epigrama que decoraba su sepultura para la posteridad.

Septimio Severo llevó a cabo una importante reforma militar que alcanzó también a la Marina, permitiendo que los soldados pudieran contraer matrimonio durante el servicio, siendo reconocida su descendencia como ciudadana, así como aumentó los salarios de los rangos inferiores. En la práctica muchos soldados ya formaron familias desde siglos atrás, aunque no oficialmente, solo reconocidas tras ser licenciados. Más tarde, Caracalla, necesitado de afianzar su reinado, ordenó un nuevo incremento salarial en el ejército del 50 por ciento, que debió extenderse también a la Marina. Sin embargo, la crisis económica que se vivió en el s. III d. C. afectó a la regularidad con la que se percibían esos salarios, muchas veces sustituidos por el pago en especie a través de los gobernadores provinciales en cuyo territorio se encontraban dichas flotas para mantenerlas en servicio de manera precaria. En el s. III d. C., el incremento del peligro fronterizo evidencia la carencia de efectivos disponibles para la flota tras una larga decadencia. Medidas como el reclutamiento urgente en las provincias no dieron resultado. Las arcas estaban vacías y los pagos se retrasaron, las

flotas no eran capaces de mantener el control y mucho menos podían desviar naves para dar apoyo en otros sectores.

Durante el s. IV a. C., fue Diocleciano quien logró volver a asegurar el pago regular de las tropas, impuso un nuevo sistema de reclutamiento e introdujo nuevas bonificaciones, como la que se entregaba anualmente el día del cumpleaños del emperador. En su reorganización, las flotas fluviales fueron designadas como *ripensis*, divididas en escuadrones individuales que no se mantenían asignados a lugares fijos y con un rango de actividad reducido, encargados de asegurar puestos fronterizos como *limitanei*. No obstante, cada región aportaba recursos directamente a las flotas locales, que se redujeron en número.

Con el tiempo, la tendencia a la existencia de flotas permanentes e independientes se acentuó aún más, y para abaratar costes se trató de otorgar a los efectivos de la Marina asignados a cada flota tierras de cultivo en la región en la que servían en lugar de la paga regular. Las flotas actuaron así de un modo menos eficiente que en el pasado. La movilidad del personal que había conseguido situar la lealtad al emperador como principal valor de los efectivos de la Marina se sustituyó por un vínculo mucho más fuerte hacia el lugar en el que servían, donde se encontraba ahora su familia, sustento y descendencia. De ese modo, en los últimos momentos del Imperio occidental, los efectivos se conseguían gracias al servicio militar obligatorio, en parte consistente en que los descendientes de estos tuvieran que actuar de nuevo en la flota para mantener las tierras otorgadas a sus ancestros. Desde mediados del s. IV d. C. cada vez se volvió más habitual el reclutamiento de bárbaros para servir en las flotas del norte y en las fluviales. Incluso sabemos que en el 419 d. C. varios romanos fueron ajusticiados acusados de enseñar a los vándalos el arte de construir barcos de guerra, aunque ya era demasiado tarde.

Entrenamiento

En realidad, no tenemos más noticias sobre el entrenamiento de los marineros, oficiales, infantes de Marina y remeros de las primeras naves de guerra romanas en época republicana. Suponemos que los efectivos romanos destinados a la marinería y los remos fueron adquiriendo poco a poco experiencia a partir de la atesorada por los

socii navales. Sin embargo, el único de la Primera Guerra Púnica hizo necesario organizar el sistema de entrenamiento de los efectivos navales debido a las incesantes exigencias que supuso este conflicto en el ámbito naval. El drástico incremento de la flota romana obligaba a incorporar un número enorme de tripulaciones, renovadas de manera constante a lo largo de los años en que el conflicto se mantuvo activo. Las 100 quinquerremes y 20 trirremes que componían la Armada romana a inicios del conflicto requerían al menos 33 000 remeros y 2300 marineros para mantenerse operativos, además de los oficiales, infantes de Marina y otros puestos.

Es posible que los infantes que contaran con una formación militar inicial fuera la misma que se ofrecía a los efectivos del ejército, dejando que adquirieran experiencia en el mar a través de su propio servicio. El caso de los remeros es particular, pues de su perfecta coordinación y destreza dependía no solo la integridad de la nave, sino en gran medida de la victoria final. Polibio afirma que cuando los romanos decidieron surcar el mar no disponían de conocimientos suficientes ni siquiera a la hora de contar con remeros adecuados. Por ese motivo indica que se instalaron bancos improvisados de entrenamiento junto a la ribera del Tíber a cargo de un *keleustes*, los cuales practicaron en ausencia de los propios remos, que se estaban construyendo o reuniendo al mismo tiempo gracias a los *socii navales*. La coordinación era esencial en el desempeño de su labor pues todos debían realizar el movimiento básico al unísono, así como la resistencia.

Una vez esta fase estaba dominada, debieron embarcarse para seguir el adiestramiento en el mar, quizá en Ostia hasta mediados del s. III a. C., practicando maniobras más difíciles como giros, contramarcha, etc., así como permanecer en formación con el resto de la flota o realizar las principales maniobras de evasión o asalto frente a las naves enemigas. El entrenamiento de tácticas como el *diekplous* y el *periplous* debieron de ejercitarse hasta el agotamiento, pues era vital que las dominaran en un contexto bélico desarrollado en alta mar. En Ostia eran asignados a sus embarcaciones, desde donde partían hacia Calabria para que las naves fueran destinadas a sus respectivas flotas y destinos, aunque desconocemos si esta asignación era permanente, pues cuando una

nave era retirada del servicio su tripulación solía ser reasignada.

Los cartagineses no tardaron en poner a prueba sus habilidades y ejercitarlas hasta lo impensable para aquellos que sobrevivieron a esos encuentros. No obstante, aprender a remar era siempre mucho más sencillo que gobernar una nave frente al poder del mar. Durante la Primera Guerra Púnica las bajas en el bando romano fueron enormes, pero principalmente provocadas por inclemencias climatológicas y no por el enemigo. Los púnicos lograron acabar con cerca de 200 naves romanas, frente a las 400 debidas a tormentas, etc., en gran medida como resultado de la inexperiencia de los oficiales romanos en este tipo de escenarios.

Con el tiempo los romanos ganarían la experiencia necesaria para lograr imponerse a los propios cartagineses en el mar. No en vano tras la derrota púnica final, la Marina romana entró en un periodo de calma debido a la ausencia de enemigos de entidad, hasta que el inicio de las campañas navales dirigidas por Marco Antonio el Orador (abuelo de Marco Antonio) y Pompeyo Magno (s. I a. C.) para acabar con la creciente piratería en el Mediterráneo oriental, cuya actividad había llevado a encarecer los precios de los suministros en Roma, con el consecuente malestar del pueblo. Pompeyo logró restablecer el poder que la Marina romana había ostentado hasta ese momento, retomando el sistema de reclutamiento y adiestramiento que tan buenos resultados ofreció durante las guerras púnicas.

En época de Augusto, tras el examen médico, el proceso continuaba enseñándoles a nadar, algunas nociones básicas de primeros auxilios y uso de armas en combate antes de pasar a una nueva fase, en la cual su adiestramiento sería más específico según el puesto que fueran a desempeñar. Los remeros volvían a ejercitarse inicialmente en tierra hasta lograr la habilidad mínima necesaria en su función. Los marineros aprendían también a manejar los discos de metal bruñido y las banderas que se empleaban como medios de comunicación entre las naves de la flota mediante el uso de códigos específicos. Por su parte, los infantes de Marina recibían tradicionalmente el mismo entrenamiento que sus homólogos soldados que debían formar parte de las legiones, pues su labor, más allá de hostigar a las naves enemigas desde la distancia, era la de actuar como infantería en un

posible abordaje. Las fuentes existentes no aclaran si eran ellos mismos o unidades específicas de arqueros quienes realizaban esta labor, pues no establecen diferencias entre el personal que actuaba como infantes de Marina, aunque es probable que decidieran emplear unidades de arqueros experimentados debido a la dificultad adicional que suponía acertar un blanco en el mar. Las naves más grandes eran capaces de albergar torres en popa y proa donde hasta seis arqueros se instalaban para ejercer su labor, además de hasta 10 piezas de artillería con la misma finalidad, de cuyo uso se encargaba a 2-3 artilleros.

Armas y uniformes

La información que contamos sobre la indumentaria de las tripulaciones de la Marina de guerra romana es muy escasa, apenas consistente en algunas estelas funerarias donde tales efectivos se hacían representar a veces incluso con ropas que parecerían más del estilo civil, y en las que cualquier muestra de color se ha perdido. La impresión general que dan los relieves y fuentes relacionadas con los infantes de Marina es que contaban con una extensa variedad de armas, al igual que sus contrapartes legionarias, pudiendo equiparse de forma más liviana que los auxiliares del ejército o emplear equipamiento pesado.

Existen pinturas y relieves que representan todo tipo de embarcaciones, en los que los artistas han querido añadir la presencia de sus tripulaciones en cubierta, aunque su tamaño es tan reducido y el detalle es tan escaso que apenas podemos distinguir nada. En otros casos estos personajes aparecen protegidos por enormes escudos que se empleaban para protegerse de los proyectiles enemigos, por lo que poco podemos apreciar de su indumentaria. No obstante, algunos detalles pueden observarse.

El atuendo del *praefectus classis* solo podemos extraponerlo de aquel con el que el propio emperador Vespasiano aparece representado en el templo de las Augustales de Miseno, donde se le muestra en calidad de almirante de la flota. Porta una *lorica musculata* que se extiende hasta la ingle en la parte central, decorada con una cabeza de Medusa. Incluye protecciones adicionales sobre los hombros sujetas a la coraza, bajo los cuales se sustenta una cinta de tela distintiva del rango, que en su caso debió

de ser púrpura. La parte inferior del cuerpo y superior del antebrazo se protege con un *pteryges* de borlas doradas en el extremo. La capa se recoge sobre el hombro izquierdo, probablemente de color escarlata, típico de los oficiales superiores, y botas abiertas con cordones. Porta una espada con el pomo decorado con un águila y la vaina igualmente decorada, así como el *parazonium* (puñal). El casco que debió de utilizar lo conocemos por un sarcófago del s. I a. C., similar al del centurión anterior, pero en este caso con cimera proyectada hacia atrás y la parte inferior. Normalmente aparecen utilizando cascos de tipo Montefortino y Buggenum e, incluso, los tipos helenísticos tardíos se completan con protectores de mejillas.

Un relieve del s. I a. C. procedente de Palestrina muestra a varios infantes de Marina de un buque de guerra, aunque no podemos descartar que se tratara de soldados de las legiones siendo transportados. El que parece un oficial, quizá un centurión, porta una panoplia propia de los centuriones legionarios de esa época. Una coraza con protecciones sobre los hombros asegurados con cierres en bronce, casco ático redondeado con una pequeña cresta, pero sin cimera, carrilleras y refuerzos en la frente y la nuca, quizá fabricado en bronce. La parte inferior del cuerpo se protege por el *pteryges*, doble hilera de correas de cuero superpuestas y decoradas en el extremo con borlas, un tipo de protección que debió emplearse igualmente en la parte superior de los antebrazos. En la cintura porta una cinta o faja atada por delante que sustenta también una insignia de rango, probablemente de color escarlata, como era propio de los oficiales romanos. Porta el *gladius* sobre el costado izquierdo, sujeto por una correa que recorre el hombro derecho. Lleva pantalones hasta la rodilla, sin grebas.

Parece que el arsenal habitual del ejército romano era empleado por la infantería ligera y pesada de la Marina, como *gladius, pila*, hachas, arcos o hasta arpones y dardos pesados hechos de plomo, junto con el uso de elementos como el *amentum* o el *fustíbalo*, un tipo de honda desarrollado para arrojar piedras de mayor calibre. Los infantes parece que emplearon el mismo tipo de *gladius hispaniensis* habitual en el ejército romano. Sabemos que César empleó contra los vénetos un tipo de arma consistente en una cuchilla en forma de hoz montada sobre un eje de madera (56 a. C.), utilizaba para asir o cortar el aparejo de los barcos enemigos, que

continuó empleándose hasta el s. IV d. C. Fue muy habitual el uso de un hacha característica llamada *bipennis* o hacha de doble filo con una hoja de hierro muy amplia y aguda, que se utiliza para cortar los cabos en las naves enemigas o en los combates cerrados de las cubiertas, junto con el *gladius*. El *falx* fue usado ampliamente por los marines imperiales tardíos, al menos en el *Classis Britannica*, como lo muestra una moneda de Carausio, pues su hoja afilada y curva era útil en las batallas marinas al modo del *bipennis*.

El resto de *miles* presentan las mismas características, con una *lorica musculata* de bronce que se extiende en la parte central para proporcionar mayor protección a la ingle y una capa gruesa en los climas fríos (*pachea imatia*). Portan una túnica corta bajo la armadura, pero sin protección en la parte inferior del cuerpo, en la que se aprecia también las *caligae* de suela adaptada de cuero u otro material que mejorara el agarre para ofrecer mayor sujeción en la cubierta de madera mojada de una embarcación, en lugar de las habituales cuyos clavos de metal, que hubieran sido un problema. También lucen un casco etrusco-corintio muy similar al del oficial, una pica corta y escudo ovalado de menor tamaño que el habitual entre los legionarios. Es interesante que estos no parecen portar la *gladius*, aunque en otros relieves se aprecia su presencia sobre el costado derecho para diferenciarse de su oficial. Algunos de los escudos tienen motivos grabados; los más llamativos representan una mano que sostiene el tridente de Neptuno (que también aparece en los escudos de los legionarios de las legiones *Adiutrix*) y las alas de un águila, mientras que en otros casos representan espirales y símbolos vegetales.

Los legionarios de la columna Mainz, probablemente soldados de la Legio I Adiutrix, llevan escudos convexos rectangulares típicos de finales del s. I d. C.; su blasón es el águila de Júpiter. Los escudos de la *classiarii* que aparecen colaborando en labores de construcción como parte de la decoración de la columna de Trajano (escena LXVIII) portan escudos de forma hexagonal, decorados con motivos vegetales y florales que terminan en un tridente. Otras fuentes iconográficas muestran blasones para la Legio II Adiutrix, como un altar votivo localizado en Pannonia Superior que muestra a Pegaso. Es interesante que algunas estelas parecen representar el uso de

escudos de cuero, que sabemos emplearon los infantes de Marina en Panfilia, llamados *dorkai*. Por su parte, los infantes de Marina que aparecen en el manuscrito *Vergilius Romanus* (s. V d. C.) tienen escudos ovalados decorados con colores verde, naranja, rojo y amarillo.

Por su parte, uno de los soldados de la Legio I Adiutrix representado en la base de la columna de Mainz (segunda mitad del s. I d. C.) lleva un casco de patrón Imperial Gálico (llamado tipo «Weisenau»), con un delfín grabado que era característico en el ámbito naval. Algunos relieves, como aquel asociado a la batalla de Actium que se encuentra actualmente en el Museo Británico, reflejan también el uso de armaduras hechas con tiras pesadas de material acolchado, probablemente fieltro (*coactilia*) o lino prensado al estilo egipcio. Este tipo de protección aparece también en uno de los infantes de la columna de Maguncia, mientras que el relieve de Madrid, una vez en la colección del duque de Medina, recuerda el uso de las versiones de cuero y metálicas de la *lorica segmentata* y escudos rectangulares en los ss. II-II d. C. Del mismo modo, en la columna de Trajano dos *classiarii* que están transfiriendo suministros a un pequeño bote en el río también utilizan coraza de cuero, armados con *gladius*.

Conocemos también un relieve que muestra un oficial de la *Classis Pannonica*, aunque con indumentaria civil, procedente de un altar dedicado a Neptuno en Vindobona (279 d. C.). Porta una túnica de mangas amplias, pantalones hasta la rodilla y una capa sujeta alrededor del hombro izquierdo mediante un broche. Lleva un tipo de calzado conocido como *calcei*, cerrado y muy típico de la época republicana que se extendió enormemente entre los ss. II-III d. C., aunque probablemente con la suela adaptada. Llevaba un grueso *cingulum* (cinturón) decorado con placas y de amplia hebilla. También conocemos otra estela funeraria atribuida a un capitán de una liburna llamada Aurata de la *Classis Ravennatis* (s. I d. C.). Aparece con la típica *lorica musculata* corta, esta vez con protecciones adicionales sobre los hombros en forma de escamas, del mismo estilo que las que le protegen la parte inferior del cuerpo. Esta vez el *gladius* se sustenta en el *cingulum*, sobre el costado derecho, y el *pteryges*. En su mano derecha sostiene un *pilum*, porta

un morral sujeto sobre el hombro derecho y utiliza los *calcei*, en este caso cerrados.

Parece que los marines y timoneles contaban con un tipo de casco distinto del que protegía a los infantes de Marina, un modelo mucho menos envolvente y cubremejillas más reducidos. Ninguno de los modelos que debieron usar las tripulaciones navales incluye las típicas cimeras, por otro lado, innecesarias, por no decir que peligrosas, pues fácilmente podían enredarse en los aparejos. Este elemento debió sustituirse por algún otro tipo de distintivo que parece haber correspondido con una pieza de tela de color púrpura en el uniforme, así como a través del modelo de armadura. En época republicana vestían también *paludamentum* (capa) de color escarlata (o quizá de distintos colores según el rango), cuya tradición pudo haberse mantenido en época imperial, así como un tipo de cinta anudada de diferentes formas (desconocemos si cambiaban en función del rango) en la cintura por la parte delantera y cuyos extremos se decoraban con borlas.

Es posible suponer que los uniformes de los infantes de Marina se diferenciaran poco de los empleados en el ejército regular, aunque con algunas adaptaciones exigidas por las condiciones de servicio. Portaban escudos ovalados y redondeados similares a los del ejército, aunque de dimensiones también más reducidas para facilitar su manejo en el escaso espacio que permitían las cubiertas o para la lucha cuerpo a cuerpo frente al enemigo en una superficie reducida de combate. Tampoco se necesitaba un tamaño mayor al encontrar en la nave baluartes que permitían resguardarse de los proyectiles enemigos. Como calzado debieron emplear un tipo de bota cerrada o abierta. A pesar de que existen representaciones donde aparecen empleando la *lorica musculata*, como sucede en un relieve de Palestrina (ss. II-I a. C.), el contemporáneo relieve del «friso de los marines» parece indicar que no la empleaban habitualmente, utilizando solo cascos, escudos y un tipo de lanza característica del ámbito naval llamada *hasta navalis* (de hoja triangular ancha). A pesar de que ninguno de ellos porta grebas, es posible que el primero de estos relieves se refiriera a infantes pesados y el segundo a infantes ligeros. La *lorica musculata* había sido ya abandonada en el ejército romano a favor de la *lorica hamata* (cota de malla), por lo que su uso perduró únicamente en la

Marina, ya que el uso de la *lorica segmentata* no se conoce entre los miembros de la Armada romana. Los infantes de las naves representadas en las columnas de Trajano o Marco Aurelio aparecen empleando únicamente la túnica corta. Es posible que el elevado coste de ese tipo de corazas de bronce solo permitiera que las utilizaran los oficiales y la infantería pesada.

Los nautas y los remeros parece que solo vistieron una sencilla túnica sin mangas o con media manga y hasta las rodillas, común en el ejército romano, para facilitar la movilidad necesaria en el desempeño de sus funciones, aunque entre estos últimos habría añadido algún tipo de refuerzo para mejorar la ayuda prestada por los cojines situados en los asientos, pues el esfuerzo de remo continuado convertía a estos en insuficientes. Se confeccionaba con lana y quedaba sujeta por un cinturón (*cingulum*). En invierno se extendió el uso de un pantalón que quedaba por encima del tobillo y una túnica de manga larga a partir del s. I a. C., como se aprecia en otra estela que nos acerca a la apariencia de los infantes de Marina de la flota de Miseno (datada entre los ss. I-III d. C.). Se les muestra portando una túnica de manga corta hasta la cintura sujeta por un *cingulum* con el *pteryges* y unos pantalones que alcanzan la mitad del muslo. Portan *calcei* de cuero cerradas y anudadas en la parte delantera. Llevan un *paludamentum* sujeto en el hombro derecho mediante una fíbula y la *gladius* sobre el costado derecho, mientras sujetan un *pilum* con la mano derecha. El casco es muy similar al de los oficiales, con un escudo ovalado de menor tamaño que el de las legiones, pero manteniendo el umbo metálico central. El *pilum* que portaban podían alcanzar entre 27-45 m, empleando una correa para incrementar la fuerza del lanzamiento llamada *amentum*.

También utilizaban distintos tipos de mantos y capas, como el *sagum* (de forma rectangular y cerrada con un broche sobre el hombro o el cuello), la *paenula* (de forma semicircular, circular u oval, con un orificio para meter la cabeza y capucha) o el *byrrus castalinus* (una capa corta, probablemente también con capucha), así como las llamadas *fasciae*, una especie de cintas, bandas o vendajes que se enrollaba sobre los pantalones, desde el tobillo hasta justo debajo de la rodilla, para proteger del frío y acomodar el

uso de grebas. Empleaban además los *bracae* (pantalones cortos) y *udones* a modo de los actuales calcetines para protegerse del frío y las rozaduras de las *caligae* en los pies. De hecho, no son escasos los documentos en los que estos marinos solicitaban a sus familiares muchas de las prendas de vestir que solían portar, lo que nos lleva a preguntarnos: ¿qué era lo que realmente les suministraba el Estado?

Los marinos contaron con varios tipos de gorros o sombreros para proteger la cabeza del frío y el agua. Uno de ellos fue el *pilos*, un sombrero de fieltro cónico usado ya por los etruscos que parece que siguió en uso hasta el s. III d. C. y que suele aparecer en color blanco. El *petasus* o *scutula*, de origen griego, era una gorra ancha que llevaban los viajeros y marineros, realizado en cuero, así como la *kausia*, un sombrero plano de origen macedonio, empleado también al menos hasta finales del s. III d. C. entre los marineros de la *Classis Britannica*.

Al igual que sus contrapartes en tierra, los centuriones de la flota tenían como principal símbolo de autoridad la *vitis*, una rama de olivo que empleaban para disciplinar a sus soldados. Las inscripciones muestran distintas variantes: una más corta con un extremo en forma de bola y un tipo más largo y típicamente retorcido. El bastón (*virga*) también se empleaba entre los altos oficiales, al menos en época de Constantino (a comienzos del s. III d. C.), normalmente asociado a un tipo de capa con flecos muy característica (*lacema*) como indicativo de rango.

Señalización

Los equipos de señalización, identificación y posicionamiento consistían en banderas y luces (*lantema*), además de las banderolas en la popa o en el mástil. Estas servían también para mostrar el Estado al que pertenecía la nave o, al menos, su flota, aunque sabemos que era usual transportar banderolas de otras naciones que se exhibían cuando existía peligro de caer a manos del enemigo, haciéndole creer que se trataba de una nave aliada o, simplemente, se retiraba para generar la duda. Las imágenes de naves militares en monedas romanas muestran un banderín en el mástil (*artemón*) o un *vexillum* cuadrado en la popa. Una bandera púrpura (*phoini*) era una señal estándar para entrar en acción.

Para la señalización en general, los barcos llevaron un juego de banderas con diferentes formas y colores, que se exhibían también empleando códigos relacionados con la posición de los brazos de su portador, como en la actualidad, manteniéndola en posición vertical, inclinándola hacia la derecha o hacia la izquierda y luego volviéndola a mover hacia la derecha o la izquierda, agitándola, levantándola, bajándola, quitándola de la vista, orientando la cabeza ahora en una dirección, ahora en otra, etc. Estas señales a veces también se realizaban empleando escudos de bronce en lugar de las banderolas.

La iluminación de las naves se hacía con una especie de linterna o fanal (*lumina*), o mediante lámpara con mecha de estopa y cera (*lucubrum*), aunque desconocemos los detalles de las más que seguras luces que emplearían para la navegación nocturna o las señales, pero su uso se atestigua como medio para marcar su posición y evitar así cualquier posible colisión. Cada nave militar llevaría una luz, los mercantes dos y la nave almirante tres, pudiendo colocarse en diversos lugares, incluidos el *acróstilo* y el *aplustre*. Al caer la noche, las naves encendían sus luminarias para marcar su posición, mientras que una lucerna de mayor envergadura se orientaba hacia la cubierta para iluminar las labores de los tripulantes.

Equipo variado

El uso de trompetas (*tubae*) para el envío de órdenes en el mar se confirma en las fuentes iconográficas y literarias, como afirman los *tubicines* que aparecen en la escultura de Nola que celebra la victoria naval en Actium y en el relieve de Madrid. Otros artículos necesarios en los buques de guerra incluían cubos de agua (esenciales para apagar incendios), anzuelos y arpones. Un mazo de madera de mango corto (*malleus, marcus, marcellus, marculus, marceolus, martiolus*) se usó para el mantenimiento, y un punzón, para limpiar los percebes del casco.

Cromatismo

No tenemos información sobre si cada tripulación de una nave específica utilizaba colores propios distintivos del resto o si estos

eran comunes a la Marina romana. La única información al respecto nos la ofrece Vegecio, aunque en un momento ya tardío y refiriéndose a las naves que realizaban labores de exploración en las flotas del Norte. Este indica que los cascos, aparejos, velas e incluso los uniformes de las tripulaciones eran del color azul verdoso del mar (y muy similar al que utilizaba la facción veneta en el circo de Roma), con la intención de proporcionarles algún tipo de camuflaje en labores de reconocimiento o incluso infiltración, ya que lo reconocían como similar a las olas del mar. No obstante, desconocemos si otras flotas o embarcaciones mantenían este patrón.

Sabemos que los oficiales, los infantes y los marineros solían utilizar colores específicos que servían también para identificar su rango más fácilmente. En época republicana los marineros normalmente prefirieron el color gris oscuro para todo su atuendo, incluyendo el gorro o sombrero, mientras que los infantes de Marina se inclinaron más por el azul marino, al menos entre los rangos superiores, ya que representaba el color sagrado de Neptuno. De hecho, se entregaba una capa de ese color a los almirantes victoriosos. La misma fue utilizada por Pompeyo el Grande tras recibir el mando sobre la Armada en su lucha frente a los piratas (43 a. C.), y poco después por su hijo Sexto tras lograr una victoria naval frente a las naves de Octavio frente a las costas de Sicilia.

Parece que el pañuelo de tela gruesa o bufanda conocida como *focale* también se usó como medio de identificación; de ser así, es posible que los infantes de Marina llevaran bufandas azules, aunque no siempre, ya que contamos con inscripciones procedentes de Miseno que las muestran también en color rojo, así como la túnica a juego. Por su parte, el estandarte naval (*vexillum*) del buque insignia de la flota era de color azul oscuro, como el que Octavio entregó a Agripa tras sus victorias.

Los marineros de las flotas orientales o, al menos en cuanto a la *Classis Alexandrina*, parece ser que optaron por el blanco como principal color en sus vestimentas, frecuentemente representado en los retratos de El Fayum (s. I-II d. C.), aunque mantuvieron el azul o el rojo en sus capas para permitir su reconocimiento como hombres de mar. Sin duda, el efecto blanqueador que provocaba la sal del mar pudo propiciar que se mantuvieran en su color original

grisáceo, pues las telas teñidas perderían pronto su tonalidad. El códice *Vergilius Romanus* (finales del s. V d. C.) originario de Italia muestra a los infantes de Marina romanos vistiendo gruesas capas rojas y naranjas, y túnicas naranjas y verdes.

En tierra

Aparte de su servicio en las flotas, infantes y marineros y marines se empleaban en diversas tareas civiles. Desde la época de Claudio, se ha afirmado que dos cohortes de marineros se establecieron permanentemente en Puteoli y Ostia para colaborar en la lucha contra incendios. Sin embargo, realmente se trataba de vigiles, estacionados a imagen de sus compañeros que servían en Roma y desempeñando las mismas funciones para evitar cualquier incendio en ese punto estratégico para el abastecimiento de la capital.

Era relativamente habitual que los legionarios fueran embarcados como complemento de los infantes de Marina en las labores de abordaje, del mismo modo que estos últimos también fueron empleados en tierra como unidades militares. De hecho, la Legio XXX recibió el apodo «Classisa» por parte de César entre el 48-41 a. C. por su servicio en el mar, y Marco Antonio se lo otorgó también a la Legio XVII, disuelta por Augusto en el 31 a. C. tras su victoria en Actium. Al igual que sucedía en otras unidades del ejército, parece que los marineros se consideraban inferiores a los legionarios, pues la asignación a estos puestos de la flota era considerada por aquellos como un castigo. No en vano Nerón formó varias legiones a partir de los infantes y marineros de la flota de Miseno, y cuando más tarde Galba quiso devolverles a sus antiguas obligaciones no tuvo éxito. Estos se negaron, por lo que muchos de ellos cayeron tras tratar de resistir una carga de caballería en el Puente Milvio y el resto fueron diezmados. Los supervivientes pasaron a conformar la Legio I Classis (más tarde renombrada como Legio I Adiutrix), creada por Nerón en el 69 d. C., y formó la Legio II Adiutrix con parte de los efectivos de la *Classis Ravennatis*, por orden de Vespasiano.

A estos *classiarii* también se les confió el transporte de armas a través de la ciudad, a menudo por medio de barcos, así como la colaboración en trabajos de construcción cuando era necesaria mano de obra y la flota se encontraba inactiva. Marineros de la

flota de África participaron en la construcción del gran acueducto de Saldae (Túnez), mientras que la flota británica envió un destacamento para ayudar en la construcción del Muro de Adriano. Una inscripción de Salona menciona a los marineros del trirreme *Concordia*, perteneciente a la flota de Rávena, participando en la construcción de los muros de la ciudad. Del mismo modo, se empleó una *vexillatio* de la flota germánica en Brohl, destinada a trabajar en las canteras locales, transportando más tarde el material en sus naves a través del río.

Por su parte, la columna trajana muestra cómo, en ocasiones, encabezaban las tropas del ejército en las marchas, encargados de despejar el camino que estas debían recorrer más tarde, escoltados por la caballería auxiliar. Sin embargo, el descubrimiento más extraordinario en este sentido se produjo, de nuevo, en el puerto de Herculano, donde aparecieron los restos de un marino sepultado por la erupción del Vesubio (79 d. C.). Portaba una espada y una daga en el *cingulum*, así como una bolsa de cuero con herramientas de carpintero. Solo podía pertenecer a la *Classis Misennensis*.

Pero, además, estos hombres proporcionaron servicios de escolta para el emperador Augusto, elegidos entre los efectivos destinados en la capital tras deshacerse de sus guardaespaldas germanos nada más conocerse la derrota de Varo (9 d. C.). En esta época la presencia de marinos estacionados en la capital no superó las tres cohortes, la mayoría de ellos dedicados a supervisar los toldos que se instalaron en el circo para proteger a los espectadores del sol mucho antes de la construcción del Anfiteatro Flavio, y Augusto ni siquiera ordenó que contaran aún con su propio campamento. En cualquier caso, sin duda colaboraron con los vigiles en la extinción de los numerosos y frecuentes incendios que se producían en Roma diariamente.

Licenciamiento

Los restos epigráficos relacionados con el ámbito funerario de los miembros de la Marina romana revelan que la mayoría de sus integrantes no llegaron nunca a ver cumplida la totalidad del servicio. Sin duda, los peligros del mar ofrecían pocas esperanzas para cumplir casi tres décadas surcando sus aguas y vivir para contarlo en la Antigüedad, a pesar de los enormes avances

experimentados en ese momento por la ingeniería naval. Los conflictos bélicos arrastraron a cientos de miles de ellos a las profundidades del mar y el océano, pero también las tormentas, enfermedades o la acción de los piratas colaboraron para incrementar la enorme tasa de mortalidad que hemos podido registrar. En realidad, aquellos que quedaban eximidos de servicio por motivos de comportamiento o causas físicas casi podían considerarse afortunados. Un trierarco de la flota de Miseno se enroló a la edad de diecisiete años y se mantuvo activo hasta su muerte, acaecida con sesenta años. Solo quedarían exentos de cumplir su servicio por fallecimiento, comportamiento deshonroso (*ignominiosa missio*), incapacidad física (*causaria missio*); de lo contrario, solo abandonarían la flota tras su licenciamiento con honores (*honesta missio*), obteniendo la ciudadanía.

Los supervivientes que podían enorgullecerse de haber cumplido con su deber hasta el final (26-28 años de servicio) eran premiados con la *honesta missio*. Cada año, desde la época de Claudio y al menos hasta mediados del s. III d. C., en el día señalado la oficina del *praefectus classis* registraba sus nombres en una placa de bronce que era expuesta públicamente en el Capitolio, y más tarde en el Tabularium (registro oficial de archivos) de Roma. El veterano recibía una copia (diploma), también en bronce, que incluía información sobre la flota y el prefecto bajo los cuales había servido. El texto era impreso por duplicado: una copia grabada en minúsculas en la superficie externa del diploma para que fuese posible leerla de un vistazo; la segunda, en la superficie interior junto con los nombres de siete testigos, lo que confirmaba su legitimidad como prueba del cumplimiento de su deber y el paso a su nueva condición de licenciados, con todos los privilegios y beneficios que ello les reportaba. Aquellos que se hubieran alistado sin contar con la ciudadanía romana la adquirirían entonces automáticamente, pasando a integrarse en ella sus hijos y demás descendientes como reconocimiento a los servicios prestados a Roma.

El segundo privilegio fue el otorgamiento de la *conubio* con las mujeres que ya ejercían *de facto* como esposas y madres de sus hijos, con los beneficios que ello podía reportarles, ya que en muchas ocasiones también carecían de la ciudadanía. Del mismo

modo, si el matrimonio se había producido a pesar de la prohibición, o no se había producido el divorcio si este se había formalizado antes de ingresar en la Marina, quedaba ahora legitimado y, con él, los hijos nacidos de esta unión. En realidad, el Estado nunca manifestó una voluntad real de castigar estas prácticas, considerando a sus mujeres como simples concubinas y a sus hijos como ilegítimos a efectos legales, aunque los maridos siempre parecen haberlas considerado como esposas e hijos a todos los efectos, como se aprecia en las dedicatorias que les propiciaron en sus tumbas. Por ese motivo, estos últimos tomaban el nombre de la madre hasta que su progenitor conseguía licenciarse y pasaban a convertirse en ciudadanos romanos tomando el que había utilizado su padre. Es más, incluso conocemos muchos ejemplos de un hijo que tomó el *nomen de* su padre mientras este aún estaba en servicio.

Además, tanto los licenciados como sus esposas e hijos recibían el privilegio de quedar liberados de los *tributa* (impuestos) y *munera* (servicios públicos de obligada prestación para los ciudadanos), y adquirían la capacidad legal para desempeñar determinadas magistraturas.

No parece que los efectivos de la Marina recibieran algún tipo de pago en dinero como premio por parte del Estado, pero sí tenemos constancia de que Augusto entregó tierras a algunos veteranos para sentarse en la colonia de Forum Iulii (actual Fréjus, Francia) y Nemausus (actual Nimes). Vespasiano recompensó así a los veteranos de las flotas que habían apoyado su ascenso al trono. Muchos de los efectivos asociados a la *Classis Misennensis* se establecieron en Paestum y sus compañeros de la *Classis Ravennatis*, en Panonia; otros se concentraron más activamente en el delta del río Po o en la bahía de Neápolis (desde Cumae hasta Stabiae). No obstante, los registros relacionados con estos veteranos en tales lugares son muy escasos, por lo que aparentemente la mayoría de ellos vendieron sus concesiones para regresar a su tierra natal o instalarse en otro lugar, convirtiéndose en terratenientes o comerciantes. La mayoría no estaban dispuestos a vivir más tiempo lejos de sus familias, viajando y desarraigados, pero algunos lo convirtieron en un modo de vida y comenzaron a trabajar para grandes comerciantes marítimos con el fin de regresar al mar. De

hecho, no fueron pocos los que, incluso, decidieron convertirse en *evocatus*, término por el que se conocía a los efectivos reenganchados tras su licenciamiento, siendo fácilmente admitidos sobre todo cuando se trataba de especialistas que podían transmitir así sus conocimientos a los nuevos reclutas.

Mercantes

Las naves de guerra no estaban diseñadas para el transporte de personas o de mercancías, ya que de ello se encargaban los cargueros. Este tipo de embarcaciones comerciales contaban con tan solo 20 marineros y unos pocos oficiales, entre los que se encontraba el capitán. A los propietarios se los conocía como *navicularius (naucleros*), pues normalmente se trataba de empresas con varios socios para minimizar las pérdidas en caso de hundimiento o captura por los piratas, y raras veces solían participar en sus travesías. Su presencia era suplida por el *nauphylax* («guardián de la nave»), quien podía ser uno de sus esclavos de confianza o un hombre libre, pero el capitán (*magister navis*) era un profesional contratado que tenía completa autoridad sobre el funcionamiento del buque y pleno dominio sobre su tripulación. Era el encargado de equipar y mantener la nave, contratar a sus tripulantes, realizar las labores administrativas y organizar los trabajos de carga y descarga. Su primer oficial era el *gubernator*, mientras que el *proretus* actuaba como sobrecargo, aunque sus campos de actuación en este ámbito no son bien definidos por las fuentes. Lo mismo sucede con el *toicharchoi*; la ley romana usaba el término *navitor* para denominar al fletador de la nave, ya que a veces este la alquilaba a su propietario por un tiempo determinado o de manera perpetua y obtenía beneficio de las operaciones realizadas entregando una parte al *navicularius*.

No obstante, cuando las naves de transporte no eran suficientes para realizar su labor, los buques de guerra se empleaban también para el traslado de tropas, las cuales habrían tenido que situarse en la cubierta de la nave, apiñadas con su equipamiento sin más espacio para moverse. Habitualmente, además, se instalaban toldos de cuero temporales para ofrecerles al menos algo de sombra durante la travesía si hacía demasiado calor. Esto afectaba sin duda

a la labor de marineros, timoneles, oficiales, etc. Asimismo había problemas con el espacio que ocupaba la maquinaria de guerra instalada allí, por lo que muchas veces incluso se desmantelaba el *artemon* para ganar algo de sitio, y aun así todos esos elementos restaban un tercio a la superficie de cubierta útil. También hay que tener en cuenta que cada soldado transportado necesitaba un espacio mínimo para poder recostarse si no era posible desembarcar durante la noche.

Los mercantes de mayor tonelaje podían necesitar la ayuda de remeros para las maniobras de atraque y salida del puerto, así como la presencia de carpinteros (*faber*) y otros tripulantes especializados. En su caso, parece que los marineros iban desnudos, al contrario que en el caso de la Marina, aunque suponemos que solo sucedería en verano, y se ponían una túnica sin sandalias para desembarcar en el puerto, mientras que el timonel y los oficiales usaban una túnica hasta la rodilla.

Homero hace alusión a las dos labores que realizaban los aqueos en sus naves, remeros en el mar y soldados en tierra. Aunque los esclavos no desempeñaban ningún papel en las Armadas, sí lo hacían en la Marina mercante como remeros, y esta práctica permaneció hasta la época imperial, cuando era habitual que no solo los remeros, sino incluso los marineros y la oficialidad (incluso el capitán) fueran esclavos, quizá propiedad del *navicularius* que los alquilaba o del *navitor*.

8. *ROMA VICTRIX*

Cave ne cadas
«Presta atención, no vayas a caer».
Juliano (Caes, 306a)

El triunfo naval

En la mente de todo romano existían pocas cosas más importantes que el reconocimiento, desde el panadero (*pistorum*) que esperaba mantener a su clientela ofreciéndole un excelente producto, hasta el propio Escipión tras la derrota de Aníbal en Zama. Y el mejor lugar para disfrutar del orgullo que ese esfuerzo podía ofrecer a su protagonista, su familia y sus descendientes era Roma. Los romanos construyeron su historia sobre grandes hazañas que les permitieron ampliar sus dominios e influir temor sobre sus enemigos. Eran perfectamente conscientes del valor político de sus triunfos en el campo de batalla, el prestigio que otorgaban y la necesidad de honrar permanentemente las glorias pasadas. Estas se convirtieron en prueba de su gloria y evidencia del determinismo histórico que les llevó a considerarse como un pueblo superior al resto. Roma se sentía predestinada a dominar el mundo conocido y extender la civilización allí donde únicamente había barbarie. Su sola mención inspiraba temor en sus enemigos mucho antes de que pudieran divisar, en la lejanía, el rítmico paso de las legiones. Con suerte, bastaría para evitar un enfrentamiento innecesario si el oponente conocía su lugar y lo aceptaba. Para lograr esa reacción era imprescindible recordar a sus héroes, sus hazañas y el destino que irremediablemente correría cualquiera que pretendiera oponerse al designio de los dioses.

El éxito generaba orgullo y este, un sentimiento de dignidad que no pocas veces dio paso a la soberbia. Roma se convirtió poco a poco en un monumento en sí misma, una demostración de poder y amor propio exhibida libremente como nunca antes. Apenas un breve paseo por el Foro bastaba para entenderlo. Esa era la

intención. Cuando el líder britano Carataco fue derrotado y enviado a Roma para desfilar ante Claudio, no pudo evitar reprocharle: «¿Cómo podéis, teniendo tales posesiones, ambicionar nuestras pobres cabañas?». No era capaz de entenderlo. La visión de aquella ciudad, sus templos y monumentos había cumplido el objetivo: provocar un sobrecogedor sentimiento de insignificancia y sumisión en el observador, abrumado por la grandeza de aquellos latinos y sus logros.

Cada rincón, cada esquina de la ciudad se encargaba de recordar y mantener presente esa idea. Miles de estatuas, inscripciones, edificios, altares, templos, etc., se dedicaron durante siglos no solo a la memoria de las grandes figuras que le habían dado su prestigio, sino también a los instrumentos que hicieron todo ello posible a fuerza de tesón, audacia y vidas humanas: el ejército y la Armada. Si, también la Armada, pues solemos pensar que los romanos la consideraron secundaria frente al éxito de las legiones, y en parte pudo ser cierto, pero el reconocimiento a la importancia de su participación en este proceso no solo existió, sino que se mostró muy alejado del aparente desprecio que, como en ocasiones se ha defendido, sintieron hacia este cuerpo. Allí mismo, en el Foro, frente al templo de la Concordia, se encontraba el recuerdo imperecedero de la primera gran batalla naval en la que obtuvieron la victoria. La enorme tribuna de la *rostra*, el monumento erigido para conmemorar la derrota de los volscos ante el cónsul Cayo Menio en el puerto de Anzio (338 a. C.).

Originalmente, esta tribuna servía como púlpito desde donde magistrados y oradores se dirigían al pueblo de Roma. A partir de entonces sería conocido con ese nombre, *rostra*, y no sin cierta ironía, ya que allí se colocaron los espolones (*rostrum*, en griego *émbolos*) de bronce pertenecientes a las naves enemigas recuperados tras el conflicto. La palabra *rostra* se refiere, literalmente, a «lo que sirve para roer», es decir, la boca o el pico. Los espolones sobresalían a lo largo del muro de la tribuna como picos, los cuales recordaban a los «picos» de aquellos oradores que los empleaban como principal arma en el ejercicio de la retórica, aprovechando la atención del público en el lugar en el que se reunían los *comitia* o asambleas romanas.

Probablemente, ya en este momento y como parte de una

tradición que pudo haberse originado entonces, los triunfos navales incluyeron la presencia de algunas naves enemigas capturadas, remontando el Tíber hasta la Navalia, el puerto militar de Roma, situado en la margen izquierda del Tíber, al sur del Campo de Marte. Allí se trasladaron a dique seco, prepararon y colocaron en carrozas al efecto para formar parte del desfile. Podemos imaginarnos el asombro del pueblo de Roma, y su orgullo, al ver llegar aquellas extrañas embarcaciones desconocidas, cuya imponente figura tuvo que rendirse ante la superioridad del enemigo, y que los romanos fueron capaces, incluso, de hacerlas circular por las calles. Todo un espectáculo.

El triunfo representaba para los romanos el más alto honor que el Estado y sus ciudadanos podían ofrecer. Un ritual que incluía aspectos civiles y religiosos únicamente destinados a inmortalizar la grandeza de su protagonista. A lo largo de la Antigüedad, Roma vivió no menos de 350 eventos de este tipo y, sin embargo, apenas si veinte de ellos se realizaron exclusivamente en honor a una importante victoria naval de la Armada romana. De hecho, era relativamente frecuente disfrutar uno de los actos más espectaculares que se vivían en la ciudad, aunque no lo fue tanto en el caso de la Armada.

Esto no quiere decir que este tipo de hazañas no fueran reconocidas o, al menos, no como lo fueron las obtenidas por las legiones, ya que los escenarios y las circunstancias en las que ambas se producían muestran importantes diferencias que quizá propiciaron esa situación. En términos más simples, es inevitable que los detalles de una victoria en tierra, a ojos de todos, fueran conocidos, compartidos y exaltados rápidamente, mientras que la derrota de una flota enemiga en la soledad del mar, lejos de todo y de todos, se convertía casi inmediatamente en solo una historia que contar. La evolución de las flotas, sus tácticas, el valor de sus capitanes, nada. Allí no había público como el que presenció las grandes batallas terrestres desde la seguridad de una colina cercana.

La concesión del Triunfo por parte del Senado se evaluaba a partir de los resultados obtenidos en la guerra, de acuerdo con ciertos criterios establecidos. El comandante victorioso debía haber sido investido con el *imperium*, haber peleado una guerra externa, haber ganado una gran batalla campal matando al menos a 5000

enemigos y haber expandido el territorio del imperio. También era formalmente necesario que sus hombres lo aclamaran como *imperator*, que el Senado decretara *súplicas* por la victoria y que las tropas volvieran a casa para participar en la ceremonia triunfal, por lo que la batalla ganada debía haber puesto fin a la guerra. En el 62 a. C. se decretó la obligación de que el general realizara un juramento afirmando que no mentía en las cifras dadas, y en épocas de conflictos permanentes, la norma que obligaba a las tropas a participar se fue relajando.

En origen, el triunfo celebraba el retorno del rey tras una victoriosa campaña con su ejército, por lo que era necesario rendirle honores por el feliz desenlace y realizar ofrendas a los dioses para agradecer su apoyo. La parte militar estaba directamente relacionada con el reconocimiento debido a una hazaña excepcional y la parte religiosa permitía a los soldados, al pueblo y al *triumphator* purgar la sangre derramada. Ese día, el general victorioso llevaba la *toga picta* y la *túnica palmata* con hilos de oro (el atuendo que portaba la estatua de Júpiter Óptimo Máximo), así como una corona de oro y un cetro coronado por un águila. Su rostro se pintaba de color rojizo, el mismo que mostraba la estatua de Júpiter, y realizaba el recorrido sobre un carro mientras el pueblo lo aclamaba como a un dios, motivo por el cual lo acompañaba un esclavo que le recordaba constantemente *Respice post te, hominem te memento* («recuerda que tan solo eres un hombre»). El motivo era tratar de evitar que la actitud del triunfador provocar la ira de los dioses.

La procesión se iniciaba en el *Campus Martius*, donde magistrados y senadores se unían al resto de la comitiva formada en orden. La primera parte comenzaba con la marcha de los senadores y magistrados, seguidos de la banda de trompetas, los despojos de los pueblos vencidos, las insignias, estandartes, armas, estatuas, objetos logrados y distintivos conseguidos por el triunfador, las imágenes de las ciudades y territorios conquistados que se transportaban en carros o angarillas, soldados con pancartas (*tabulae pictae*) en que se pintaban y enumeraban las plazas tomadas al enemigo y las batallas libradas. La segunda parte del desfile estaba encabezada por el cuerpo de lictores y músicos,

seguidos por el carro del *triumphator*. La comitiva avanzaba a través de la *Porta Triumphalis*, cerca del *Circus Flaminius*, y la *Porta Carmentalis*, pasaba por el *Velabrum* hacia el *Vicus Iugarius* para volver al *Velabrum* a través del *Vicus Tuscus*. A continuación, por el *Circus Maximus* llegando a la Vía Sacra que conduce al Foro, y después comenzaban a subir al Capitolino. Antes de ascender al templo Capitolino, se daba muerte a los cautivos de los pueblos vencidos, originalmente decapitados con un hacha, pero más tarde estrangulados. El general ascendía al Capitolio y ponía su rama de laurel y las coronas de sus *fasces* en el regazo de la estatua de Júpiter, llevándose a cabo los sacrificios, normalmente toros blancos. Después se realizaba una fiesta para el Senado en el templo, a la que no acudían los cónsules, con el fin de que el *triumphator* pudiera ser la más distinguida persona entre los presentes, mientras que las tropas estaban entretenidas en el templo de Hércules.

La mayoría de criterios necesarios para esta celebración podían aplicarse a una victoria naval, quizá más difícilmente el relacionado con la expansión del imperio, aunque se entendía que el mar también estaba incluido, por lo que el Senado instituyó un nuevo tipo de celebración, el Triunfo Naval.

Aquellos generales que no reunieron las condiciones para celebrar el triunfo o se quería evitar premiarlos con esta distinción por motivos políticos podían recibir un reconocimiento menor concedido por el Estado, la *ovatio*. En ella, el ovacionado entraba en la ciudad a pie (más tarde se permitió que lo hiciera a caballo, pero nunca en un carro), vistiendo la *toga praetexta* y portando una corona de mirto, en lugar de la túnica picta, la corona de laurel y el cetro. Lo acompañaba una comitiva de flautistas en lugar de trompeteros. La procesión podía mostrar el botín capturado, pero el ejército quedaba excluido del evento, acantonado fuera de los muros de la ciudad. Al menos debía de llevar una pequeña escolta militar de equites, pero nada más. Una vez llegado al Capitolio, el ovacionado sacrificaba una oveja, en lugar de un toro, a Júpiter.

Otra posibilidad, si el meritorio ni tan siquiera cumplía con los requisitos de una *ovatio*, consistía en la aprobación de un desfile en el Monte Albano sufragado por el aspirante. Una vez autorizado por

el Senado, la comitiva terminaba su periplo en el templo de Júpiter situado en lo alto, pero nunca en Roma, y su nombre era incluido de igual forma en los *Fasti Triumphales*, que Augusto ordenó grabar en el arco triunfal del Foro.

¿Cómo podemos imaginar los triunfos navales? Las fuentes no nos ofrecen detalles, pero podemos suponer que, en esencia, siguieron el guion de los triunfos tradicionales, pero con algunas particularidades. La llegada de las tropas a la ciudad tenía que realizarse de un modo diferente. Mientras que las legiones se aproximaban al límite del *pomerium* (la frontera sagrada de la ciudad) a través de las vías romanas y esperaban en el *Campus Martius*, la flota debía arribar al Navalia situado en la misma ciudad, tras remontar el Tíber. Desde allí, el *triumphator* y sus hombres podían abandonar el puerto a través de la *Porta Navalis*, en dirección a la *Porta Triumphalis*, desde donde retomarían el circuito habitual. Fue en la primera parte del desfile donde estas diferencias se acentuaron, ya que entre los despojos del enemigo marchaban enormes carros capaces de transportar algunas de las más imponentes naves derrotadas en combate (siempre restringidas al límite del espacio que podía proporcionar la vía por donde debían pasar, un máximo de 4,5 m), así como los espolones (*rostrum*) de todas aquellas destruidas, que servían para escenificar su número, junto con los *aplustri, acrostoli*, anclas, timones, armas, etc., que pudieron extraer antes de quemar el resto de la embarcación. Sabemos que los triunfos navales de Lucio Emilio Régilo (190 a. C.) y Cneo Octavio (167 a. C.) mostraron un botín espectacular, a pesar de que los objetos valiosos que se pueden adquirir en alta mar son siempre mucho más reducidos y menos opulentos que aquellos arrebatados en tierra. Sin embargo, alcanzaron la cifra suficiente para emplearlos como donaciones destinadas al engrandecimiento de la ciudad en su honor.

De hecho, a medio camino entre la tribuna y la *Curia* del Senado se encontraba la *rostra* dedicada al cónsul Cayo Duilio tras vencer a los púnicos en la batalla de Milas (260 a. C.) al norte de Sicilia, librada a comienzos de la Primera Guerra Púnica. Como premio, Duilio regresó a Roma y se le concedió el triunfo por haber logrado la primera victoria naval romana frente a tan poderoso

enemigo. Tras la batalla, el triunfador decidió apoderarse de los *rostra* con los que, poco antes, el comandante Aníbal Giscón había tratado de destruir la flota romana, que pasaron a decorar el nuevo monumento en su honor. Se erigieron dos columnas rostrales, una en el Foro y otra junto al Circo Máximo, dedicadas a su fama imperecedera y, por si fuera poco, recibió el privilegio de ser acompañado por un flautista y un sirviente que portara una lámpara cuando regresara a casa por las calles de Roma al finalizar cualquier cena a la que quisiera acudir. No era para menos: Duilio se había convertido en el primer romano al que se dedicó un triunfo naval y el primero en contar con un monumento columnario de ese tipo. Había logrado hundir 31 naves enemigas y capturar otras 13, además de su buque insignia, que antes había pertenecido a Pirro, el rey de Epiro, enemigo declarado de los romanos. Algunas de ellas formaron parte del desfile, quizá sacadas del agua y transportadas o de manera simbólica a través de sus *rostra*, antes de pasar a formar parte del monumento.

Entre los siguientes elegidos se encontraban el cónsul Cayo Atilio Régulo, vencedor de los cartagineses en Tindari (257 a. C.), los cónsules Lucio Manlio Vulsón Longo y Marco Atilio Régulo, también victoriosos frente a los púnicos en la batalla naval de Ecnomo (256 a. C.), y los procónsules Servio Fulvio Petino Nobilior y Marco Emilio Paulo (253 a. C.), quienes utilizaron la Armada para evacuar con éxito a las legiones derrotadas de África, y más tarde se impusieron a la flota púnica cerca del promontorio de *Hermaeo*, capturando hasta 114 barcos con todas las tripulaciones. Después de esta victoria, cuando estos últimos regresaban a casa, los pilotos les advirtieron que sería conveniente evitar la costa sur de Sicilia, debido a que los vientos del sur y suroeste la hacían muy peligrosa para la navegación en esa época del año. Sin embargo, los cónsules hicieron caso omiso, y cerca de Camarina fueron sorprendidos por una terrible tormenta que destruyó casi toda la flota. A pesar de todo, lograron escapar y recibieron el reconocimiento que deseaban, siendo honrados también con sendas columnas rostratas en el Capitolio.

Los dos últimos triunfos navales de la Primera Guerra Púnica premiaron la victoria decisiva en el mar lograda por la flota romana en la batalla de las islas Egadas (241 a. C.), que marcaría el final del

conflicto. Sus protagonistas fueron el procónsul Cayo Lutacio Cátulo y, dos días más tarde, el propretor Quinto Valerio Faltón, que sustituyó a Lutacio en plena batalla tras caer herido.

Tras la victoria final sobre los cartagineses, los romanos lograron hacerse con el control del Mediterráneo occidental, pero sus flotas no permanecieron inactivas. Las aguas del Mediterráneo oriental se encontraban aún bajo dominio de los reinos helenísticos surgidos tras la muerte de Alejandro Magno, y los romanos protagonizaron allí varios conflictos. Los nuevos éxitos obtenidos en tales escenarios propiciaron que el Senado otorgara otros triunfos navales. El primero de ellos en honor al procónsul Cneo Fulvio Centumalo tras vencer a los piratas ilirios (228 a. C.) Lucio Emilio Régilo lo obtuvo por su victoria sobre la Armada seléucida de Antíoco III en la batalla de Mioneso (cerca de Éfeso, 190 a. C.), con el apoyo de las naves aliadas rodias.

El tercero de ellos fue, sin duda, el más excepcional celebrado hasta la fecha: no en vano se le concedió a Escipión el Africano tras la derrota de Aníbal en la batalla de Zama (201 a. C.), que puso fin a la terrible Segunda Guerra Púnica. Diez años más tarde, el propio Escipión construyó el primer arco triunfal de la ciudad, en el tramo de la Vía Sacra que conecta el Foro Romano con el Capitolio, hacia el templo de Júpiter Óptimo Máximo. Entre su decoración se hizo alusión a los mares que bañaban las costas de Hispania y África para honrar a quien había conseguido que pasaran a dominio romano.

El triunfo naval se otorgó también al pretor Quinto Fabio Labeón (188 a. C.), quien no solo consiguió destruir la flota que había logrado reunir de nuevo Antíoco III, sino que obligó a que los cretenses liberaran a los 4000 romanos e itálicos que había capturado y obtuvo la rendición de Telmesso, una importante fortaleza occidental de Licia. El último de los verdaderos triunfos navales perteneció Cneo Octavio, condecorado tras su victoria naval frente el rey Perseo de Macedonia (167 a. C.), quien recibió adicionalmente el honor de contar con un pórtico doble en el Circo Flamino. El propio Augusto decidió inmortalizar parte de los *rostra* que poco antes habían pertenecido a las naves de la escuadra dirigida por Marco Antonio y Cleopatra tras su victoria en Actium (31 a. C.), la cual dio paso al establecimiento de la paz en tierra y

mar tras las cruentas guerras civiles, empleando parte de ellos en la construcción de un monumento allí mismo; los demás fueron trasladados a Roma, donde pasaron a decorar la tribuna situada frente al templo de César en el Foro.

Como se puede apreciar, en algunos casos los cónsules, procónsules, pretores y propretores mencionados no solo obtuvieron el mando de la flota por parte del Senado, sino que esta formaba parte de un mando más amplio que incluía a las legiones. De ese modo, se lograron importantes victorias navales de marcado valor para el logro de resultados estratégicos. Estas operaciones combinadas propiciaron que los responsables de sus éxitos fueran capaces de cumplir sobradamente todos los requisitos necesarios para la obtención de un triunfo tradicional, y así se hizo. Por ese motivo, podríamos pensar que estas celebraciones no se vincularon directa y exclusivamente con una victoria naval, pero no es menos cierto que tales eventos destacaron siempre la importancia que las operaciones navales supusieron para el resultado final.

Tras la derrota de cartagineses, macedonios, seléucidas y el propio Mitrídates VI, rey del Ponto, no quedaban ya grandes enemigos en el Mediterráneo capaces de oponerse a los romanos en el mar o, al menos, nunca organizados como una única entidad en representación de un Estado soberano. En el s. I a. C., el mayor enemigo marítimo de Roma fueron los propios romanos. Sin embargo, ya antes de que comenzaran las guerras civiles, los piratas ya amenazaron seriamente el comercio naval en el Mediterráneo. En este periodo, hasta seis procónsules recibieron este honor por enfrentarse a ellos, tal era el daño que estaban ocasionando a la economía romana, a pesar de la baja categoría que el Senado y el pueblo de Roma otorgaba a los piratas como oponentes. Entre ellos se encontraba Quinto Cecilio Metelo (121 a. C.), conocido como Balearicus por haber derrotado a los piratas baleares; Marco Antonio el Orador (102 a. C.), abuelo del famoso Marco Antonio y vencedor de los piratas cilicios; Publio Servilio Vatia (75 a. C.), llamado Isáurico por derrotar de nuevo a los piratas cilicios en el mar y hacer lo propio con los isaurios en tierra; y Quinto Cecilio Metelo (62 a. C.), apodado Crético por derrotar a los piratas cretenses.

El más importante de todos ellos le fue concedido a Cneo

Pompeyo Magno (61 a. C.). La *Lex Gabinia de Piratis Persequendis* (67 a. C.) le otorgó a Pompeyo el poder proconsular por un periodo de tres años en toda la cuenca del Mediterráneo, pero solo necesitó tres meses para acabar con la amenaza de los piratas cilicios, aunque nunca llegó a erradicarse totalmente, siendo capaz poco después de anular el poder naval que aún mantenía Mitrídates VI antes de ser finalmente derrotado. Sus éxitos le reportaron la *Corona Navalis* a uno de sus lugartenientes, y él fue honrado con un triunfo que duró dos días. No era la primera vez que Pompeyo recibía este honor, aunque inicialmente tuvo que imponerse frente a la negativa del influyente Sila (79 a. C.). Sus éxitos en las campañas de África y la necesidad de sorprender al público le llevaron a tratar de emplear cuatro elefantes para tirar de su carro, pero el tamaño de estos animales les impidió cruzar la *Porta Triumphalis*, con el consecuente enfado del homenajeado. Tuvo mejor suerte como premio a su victoria sobre Sertorio (71 a. C.), y en esta nueva ocasión (que coincidía con su cuarenta y cinco cumpleaños) trató de ofrecer un acto aún más grandioso.

El Senado otorgó un triunfo adicional en este periodo a Lucio Licinio Lúculo (63 a. C.), pero no pudo disfrutarlo. Sus éxitos en las operaciones navales frente a los piratas aliados de Mitrídates VI y la flota del rey del Ponto en el Egeo, el mar de Mármara, el mar Negro y en la costa norte de Anatolia bastaron para reclamarlo, pero sus enemigos políticos lograron que le fuera revocado poco después.

Si existió un personaje capaz de llevar la ceremonia del triunfo a su máxima expresión, algo que no era fácil después de la enorme ostentación demostrada por Pompeyo, ese fue Julio César, quien recibió nada menos que el honor de celebrar un triunfo cuádruple por sus victorias en la Galia, Egipto, el Ponto y frente al rey Juba (46 a. C.). Como las operaciones marítimas lo habían involucrado personalmente, sobre todo en Alejandría, es natural que quisiera exaltar más sus hazañas navales en el segundo de los cuatro triunfos. Esos hechos fueron recordados también mediante la celebración de una naumaquia (*naumachia*) que César organizó en Roma (por primera vez) como corolario del triunfo en el *Campus Martius*, con la participación de cuatrirremes, trirremes y birremes perfectamente tripulados.

El hijo adoptivo de César tuvo el honor de convertirse en el

último romano en recibir el honor del triunfo en época republicana, oficiándose hasta dos ceremonias triunfales puramente navales, la victoria frente a Sexto Pompeyo en Sicilia y el éxito en la batalla de Actium ante Cleopatra y Marco Antonio, así como una ovación por la victoria en Nauloco (36 a. C.). En realidad, el mérito de estas campañas se lo debía a Agripa, pero fue Octavio quien recibió los honores, llegando incluso a erigirse una columna rostral coronada por su estatua en agradecimiento por acabar con los piratas que aún actuaban en el Mediterráneo. De hecho, solo por esta última acción se decidió honrar la labor de Agripa concediéndole la *Corona Navalis*, aunque por vez primera de común acuerdo entre el Senado y el pueblo de Roma, mientras que al resto de tripulantes de las naves involucradas se les entregó una corona de olivo. Siete años más tarde, después de dos nuevas batallas marítimas y la anexión de Egipto, Octavio pudo celebrar en Roma su suntuoso triple triunfo estrechamente ligado al ámbito naval (29 a. C.), en el que los *rostra* enemigos desfilaron de nuevo por la Vía Apia junto a las imagines y *tabulae pictae* que ilustraban sus éxitos.

La cantidad de naves que Agripa y Octavio habían logrado derrotar en todos aquellos enfrentamientos era demasiado grande como para exhibirse en la ciudad, por lo que una parte (los de mayor tamaño) se emplearon para erigir un monumento a la victoria en el lugar en el que había instalado su campamento para observar la evolución de la batalla de Actium, y parte del resto sirvió para decorar las cuatro columnas erigidas en honor a ambos en la tribuna del Senado, el podio del templo de César y la base de la estatua ecuestre que Agripa recibió como premio adicional. De hecho, el propio Octavio le hizo entrega de un estandarte azul como signo personal de agradecimiento y prestigio que representaba el *maris imperium*, y el arco de Augusto fue decorado con grabados que incluían numerosos triunfos navales celebrados en Roma por las victorias que permitieron la progresiva expansión marítima del Imperio. El cierre de las puertas del templo de Jano decretado por Augusto no solo significaba el fin de las guerras y el inicio de un periodo de paz (aunque relativa), sino que también simbolizaba el dominio romano de la tierra y los mares.

Mucho más tarde, el propio Calígula fue honrado con una ovación (40 d. C.) a su regreso tras los preparativos que ordenó para

la conquista de Britania, tarea que nunca llegó a acometer, pero que fueron aprovechados poco después por Claudio (43 d. C.). De hecho, emulando viejos tiempos, hizo que varios trirremes desfilaran por las calles de Roma durante la celebración. En cualquier caso, si Calígula recibió tales honores, Claudio no esperaba menos como artífice de la verdadera conquista de Britania, por lo que celebró un triunfo en Roma (44 d. C.) en el cual se le hizo entrega de la *Corona Navalis* por haber sido capaz de cruzar el océano. Algo más tarde, Vespasiano (71 d. C.) no llegó a recibir este mérito, pero si decidió conmemorar igualmente su victoria en la Primera Guerra Judeo-romana mediante la emisión de monedas en las que se recordaba su victoria frente a las naves enemigas en el lago Tiberiades.

Por su parte, tras la victoria en las guerras dacias, Trajano recibió también el honor del triunfo (107 d. C.), en el cual sabemos de la importancia otorgada a la flota romana gracias a las numerosas escenas que muestran sus operaciones en la columna trajana. Finalmente, durante el reinado de Septimio Severo, la tribuna de los *rostra* se vio afectada por la construcción del arco de Septimio Severo (203 d. C.), pero fue restaurada por el prefecto de la ciudad, Ulpio Junio Valentino, para conmemorar su victoria sobre la flota de los vándalos (470 d. C.), extendiéndose hacia el noroeste, cerca del arco de Septimio Severo, y pasando a conocerse como *Rostra Vandálica*.

Ríos y mares en el triunfo romano

Precisamente, uno de los elementos más curiosos que relacionan el elemento acuático con el triunfo romano no se encuentra solo en el hecho de que existieran versiones de esta celebración específicamente dedicadas a las victorias navales, ni siquiera a la presencia de los *rostra* o, incluso, de naves completas desfilando por la ciudad. Aún más interesante, al menos en cuanto a la idiosincrasia de los propios romanos, es la presencia de los ríos y mares en estas ceremonias. Hemos mencionado como las *tabulae pictae* formaban parte de la comitiva que precedía al triunfador, las cuales incluían representaciones pictóricas de las principales batallas en las que había salido victorioso o mapas gráficos con los lugares que había conquistado para el imperio. En ellos sin duda se representaban los ríos y mares más importantes, donde no solo se

libraron los combates, sino que tras ellos habían pasado a dominio romano. Era importante que el pueblo conociera su existencia, aprendiera a ubicarlos y, sobre todo, se asombrara de las hazañas conseguidas. No en vano solían actuar como frontera que señalaba el límite de las posesiones romanas, y siempre se consideraron por su valor táctico y estratégico.

Sin embargo, pasear una pintura por las calles de Roma no era suficiente para escenificar tan grandes hazañas. De hecho, hasta el momento de la victoria, los ríos y mares (como las tierras) donde esta se había logrado eran considerados como territorio enemigo o, al menos, no perteneciente a Roma y, por tanto, inhóspito y extraño. Hasta tal punto era así que las deidades que a buen seguro los poblaban eran consideradas igualmente como enemigas de Roma, de forma que la victoria romana suponía también su derrota y asimilación, pues era habitual que los romanos demostraran su eclecticismo religioso de este modo. Cuando un pueblo o lugar era conquistado, se entendía que los dioses locales habían sabido reconocer su inferioridad frente al panteón romano, y esa sabiduría bastaba para ser aceptados y reconocidos como deidades menores dentro de la religión del vencedor. Es más, como el resto de divinidades, eran susceptibles de ser personificadas por medios artísticos, ya fuera a través de esculturas (*eikones*), pinturas, etc., y como enemigos derrotados de suficiente entidad (pues eran deidades sometidas por la acción indirecta de un mortal) debían desfilar en su triunfo, como lo hicieron otros adversarios de prestigio, entre ellos, el propio Vercingétorix, la reina Zenobia, el líder britano Caractaco y tantos otros.

La primera aparición de estas personificaciones que conocemos se ve en el triunfo otorgado a Escipión el Africano (201 a. C.). Entre las numerosas imágenes de personificaciones que lo acompañaban se encontraban no solo algunas de las ciudades que había capturado, como Cartago o Gadir, sino también de los ríos que Roma pasó a controlar gracias a sus acciones, como el Ebro o el Betis. De hecho, estas representaciones solían mostrarse en apariencia compungida y triste, tendiendo sus brazos al cielo, pues habían caído en manos del enemigo.

En el cuádruple triunfo de César (46 a. C.) se mostraron las imágenes del Nilo en una litera, el Rin y el Ródano, junto con otra

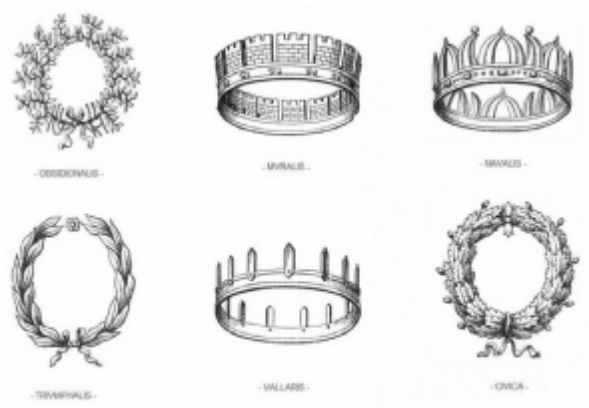
que representaba al mismo océano, fabricada en oro y mostrándolo como un cautivo. De hecho, incluso apareció una imagen del famoso Faro de Alejandría que ardía simulando las llamas con las que se orientaban los marinos. El Nilo volvería a aparecer en el triunfo de Octavio (29 a. C.), considerado como deidad enemiga y colaboradora de Marco Antonio y Cleopatra que nuevamente había sido sometida. No sería el único; también se mostraron en su homenaje el Éufrates, el Rin (esa vez con cabeza bicorne) o el Araxes (simulando destruir un puente que trataban de erigir sobre sus aguas) en un alarde de optimismo, ya que ni siquiera se encontraban aún bajo dominio romano. Es más, no era extraño que desfilaran también imágenes de los ríos romanos, entendidos como aliados que colaboraron para obtener la victoria final.

Las autoridades romanas trataban así de alcanzar un triple objetivo: dar a conocer a la población asistente los nuevos límites del Imperio (frecuentemente marcados por los ríos) y mostrar el dominio que el *triumphator* había impuesto tanto sobre el medio acuático como sobre las deidades enemigas. De hecho, la construcción de un puente solía representar la victoria sobre la divinidad fluvial que habitaba en esos ríos, pues simbolizaba la capacidad del ser humano para dominar también la naturaleza y, en particular, aquella que era capaz de mostrarse especialmente violenta, entendiendo ello como un intento por evitarlo que siempre resultaba infructuoso antes la grandeza del pueblo romano. Esta idea se refleja muy bien en los *tropaea* (trofeos) que coronaban los puentes romanos, pues se colocaron no tanto para recordar una victoria militar como la victoria de Roma sobre el propio río.

El triunfo como ceremonia de exaltación individual fue perdiendo importancia en época imperial, pero la necesidad de mantener algún tipo de escenificación que recordara el poder romano sobre los elementos encontró otros medios para manifestarse, incluso de forma aún más afectiva si cabe. A partir del s. II d. C., varios emperadores romanos comenzaron a acuñar monedas en las cuales las personificaciones de los ríos seguirían rindiéndoles pleitesía, postrándose a sus pies, haciendo coincidir su puesta en circulación con campañas militares relacionadas con éxitos en los territorios donde se ubicaban.

La Corona Naval

Los triunfos navales se convirtieron en un espectáculo excepcional, aunque relativamente frecuente gracias a los conflictos que Roma sostuvo con Cartago, motivo por el cual es posible que la entrega de la *Corona Navalis* quizá pueda considerarse como aún más excepcional, aunque el valor que los propios romanos le otorgaron fue mucho menor. Sin embargo, en comparación con los triunfos, aquellos que recibieron este honor fueron muy pocos a lo largo de la historia romana. No cabe duda de que nuestra falta de información puede estar relacionada con la ausencia de fuentes, o con el interés que estas pudieron demostrar por referir la entrega de una condecoración muy alejada de la fama que proporcionaba el triunfo. No obstante, aquellos personajes de los cuales sabemos que la recibieron no son para nada anónimos, más bien al contrario, lo que nos obliga a pensar que fue más importante de lo que podamos imaginar.



Reconstrucción de los tipos de coronas romanas.

La *Corona Navalis* (a veces llamada *Corona Rostrata* por su forma o *Classis* por entregarse al comandante de la flota) estaba hecha de oro y adornada con una reproducción de los *rostrum* más bellos que este hubiera conseguido en combate como forma de reconocimiento particular. En principio, y de manera análoga a lo que sucedía con la *Corona Muralis* (entregada al primer soldado que coronara la muralla enemiga durante un asalto y colocara allí el estandarte romano), esta parece que se entregaba al primero que

abordara un barco enemigo. No obstante, esta acción no debió de ser suficiente, dada la enorme cantidad de batallas navales que libraron los romanos a lo largo de su historia y las pocas coronas de estas que se entregaron. De hecho, parece difícil pensar que el propio Agripa saltara desde la nave capitana en soledad para enfrentarse a sus enemigos en Actium, por lo que los requisitos reales debieron de ser otros. Sin duda, se trataba de una recompensa excepcional al mérito, recibida siempre por el comandante de una flota victoriosa, lo que ya nos ofrece algunas pistas.

Dona militaria	**Dona Maiora** (reservados para actos particulares de heroísmo)	**Corona Vallaris**	Corona de oro con la que se premiaba al primer hombre que asaltaba las murallas de un campamento enemigo
		Corona Muralis	Corona de oro que se daba al soldado que escalaba primero el muro y colocaba el estandarte en una ciudad invadida
		Corona Obsidionalis	Reservada únicamente a los generales o comandantes que salvaban a un ejército entero
		Corona Cívica	Otorgada al ciudadano que salvaba la vida a otro en alguna batalla
		Corona Gramínea	Con la que se premiaba a quien hubiera liberado una ciudad o una guarnición asediada
		Corona Áurea	(se desconocen los motivos que justificaban su entrega)
		Corona Navalis o Rostrata	Otorgada al valor demostrado en la Armada
		Hastae Purae	Asignado a aquellos que mataban o herían a un enemigo, después de exponerse voluntariamente para mostrar coraje
		Vexillum	Otorgado a quienes primero plantaban el *vexillum* en los muros enemigos
	Dona Minora (de menor importancia, destinados a recompensar el compromiso y el valor de los soldados)	**Torques**	Premio otorgado a los hombres que se distinguían por su bravura en la batalla
		Phalerae	Concedida al soldado por los actos de valor individuales
		Armillae	Brazalete otorgado como premio por conducta distinguida a soldados de menor rango

El primer galardonado conocido fue, de nuevo, el cónsul Cayo Atilio Régulo, quien recibió también el triunfo como vencedor de los cartagineses en Tindari (257 a. C.), durante la Primera Guerra Púnica. Tendremos que esperar casi dos siglos (67 a. C.) hasta conocer al que parece haber sido el segundo romano en recibir este honor, Marco Terencio Varrón, famoso ensayista y militar romano que la recibió por sus acciones bajo el mando de Pompeyo frente a los piratas cilicios.

No fue necesario esperar tanto para que Marco Vipsanio Agripa se convirtiera en el tercer galardonado con este honor, a manos del propio Augusto (36 a. C.), por sus méritos en la victoria de Nauloco frente a Sexto Pompeyo. No en vano, tras la batalla, el hijo de Pompeyo Magno apenas fue capaz de escapar con 17 de las 350 naves que lideraba, pero Agripa ya había cosechado otros éxitos con anterioridad, a los que sumaría grandes hazañas, como la victoria en Actium, por lo que la corona vino a ejercer como el único reconocimiento aceptable a su valía, toda vez que los triunfos por aquellas acciones le fueron concedidos a Octavio. De hecho, que recayera en poder de tan extraordinario comandante no hizo sino revalorizar el prestigio de esta condecoración a partir de entonces, pasando a ser considerada como uno de los más altos honores militares.

Un siglo más tarde, el propio Claudio decidió recompensarse a sí mismo por el éxito en la campaña de Britania (43 d. C.), anunciando no solo la celebración de un triunfo, sino también la recepción de la *Corona Navalis*. Esta fue la última ocasión en la que, aparentemente, parece que fue entregada tras más de un milenio de historia romana republicana e imperial. Tan solo tres cónsules y un emperador cuentan con ella en su palmarés, lo que dice mucho del prestigio que supuso su propiedad como símbolo del mayor mérito individual concedido en el ámbito naval.

Los *rostra*

Cuando Cayo Duilio fue recompensado con dos columnas rostrales, una en el Foro y otra junto al Circo Máximo, por su victoria en la batalla de Milas (260 a. C.), la aparición de estos monumentos no supuso una verdadera novedad para los romanos. Un siglo antes (338 a. C.), el cónsul Cayo Menio había logrado imponerse a las

naves de Anzio cuando la flota romana aún no era ni una sombra de lo que sería en época de Duilio. No en vano tras esta victoria las mejores naves de entre las capturadas a los enemigos fueron incorporadas a la Armada romana, ejemplo del reducido número de embarcaciones con las que debían de contar en ese momento. Menio no solo había conseguido imponerse en Anzio, sino también en Lanuvio y Velletri, por lo que el Senado decidió concederle honores hasta entonces desconocidos. De hecho, fue él quien instauró la «moda» de extraer los *rostra* de las naves enemigas derrotadas, recibiendo permiso para colocarlos en la base de la Tribuna de los Oradores, en Roma. Una imagen que acompañó a los romanos en recuerdo de la hazaña, y que sin duda debió contemplar un adolescente Duilio sin saber que algún día lograría un reconocimiento similar.

En realidad, esta idea no fue exclusivamente romana. Parece que, en torno al 302 a. C., los habitantes de Patavium (actual Padua) decidieron decorar el templo de Juno con los *rostra* obtenidos tras expulsar al espartano Cleónimo. Según cuentan, era hijo de Cleómenes II de Esparta y tenía que haber heredado el trono a la muerte de su padre, pero su carácter violento hizo que este se decantara por su nieto Areo I. Sin posibilidad de reinar, acabó convirtiéndose en el líder de una banda de mercenarios, atacando con sus naves varios enclaves de la Magna Grecia. En uno de sus viajes alcanzó Patavium, pero los locales lograron derrotarle y destruir cuatro quintas partes de sus naves, obligándolo a retirarse sin que nada más se supiera de él.

Aproximadamente 75 años más tarde (263 a. C.), la tribuna fue reconstruida para adoptar una forma semicircular que debía conectar con las obras del Comitium. La parte inferior se decoró con una sucesión de arcos, entre los cuales se fijaron los *rostra* de Menio. No hubo más cambios en los siguientes dos siglos, pero Julio César estaba decidido a dejar su impronta no solo en la historia, sino también en la ciudad eterna.

El propio Pompeyo empleó parte del botín obtenido para la construcción de un nuevo templo dedicado a Minerva y un teatro que llevaría su nombre en el *Campus Martius*. Más importante, como parte de su programa constructor destinado a favorecer aún más su imagen política y mantener vivo el recuerdo de sus éxitos,

Pompeyo demostró como un particular podía erigir monumentos conmemorativos al margen de los lugares públicos. Este fue el caso de la conocida como *Domus Carinae* o *Rostrata* (Casa de las Quillas), que Pompeyo ordenó realizar frente a la Colina Velia. Allí, decidió colocar los *rostra* de las naves piratas capturadas para decorar el vestíbulo, situándolas junto a las imágenes de sus antepasados. Esa decisión fue tan peculiar que el nombre de la casa se empleó para denominar a toda aquella zona, aunque no era una residencia muy lujosa. Pompeyo vivió allí solo un tiempo, hasta que terminó su nueva residencia en el *Campus Martius*. Tras la muerte de Pompeyo, todas sus posesiones fueron subastadas, pero ninguno de sus antiguos partidarios quiso pujar por ellas, y su hijo Sexto Pompeyo se encontraba muy lejos de Roma. Finalmente fue adquirida por su único postor, Marco Antonio, que se hizo también con el resto de posesiones incautadas a su antiguo enemigo. No parece que llegara nunca a habitar en ella, puesto que solo la utilizó esporádicamente para reuniones políticas, por lo que bien pudo adquirirla como un modo de venganza. De hecho, aún contaba con muchos enemigos en Roma, y de ese modo evitaba que alguno de ellos la utilizara como símbolo de su oposición, en recuerdo de tan gran personaje. Tras la muerte de Marco Antonio pasó a propiedad de Agripa y más tarde del Estado, aunque parece que se mantuvo deshabitada hasta la llegada al poder de Tiberio, quien solo pasó allí unos días durante todo su reinado. La última noticia que tenemos sobre ella corresponde ya a Trajano, quien vendió la propiedad, junto con otras cercanas, para obtener recursos con los que financiar sus campañas militares.

El prestigio que otorgaban los *rostra* como reconocimiento del Estado a las hazañas de sus principales figuras fue enorme en la Antigüedad, y César no quiso dejar pasar esta oportunidad. Los *Rostra Iulii* se erigieron en el Foro, junto al templo de Vesta, justo al otro lado del espacio en el que se situaban los *Rostra Imperiales* (o *Rostra Iulia*). César estaba decidido a inmortalizar su figura en la capital del imperio, y para ello compró varios terrenos donde construyó el que se conocería como Foro de César. Las obras obligaron a reorganizar la estructura del *Comitium*, así como la reubicación de los *Rostra Republicanos* (o *Rostra Vetera*) 50 m al

sureste desde su lugar original. El nuevo monumento consistía en una plataforma de 13 m de largo y 3,5 m de alto recubierta de mármol. Se inauguró poco antes de la muerte de César (44 a. C.), pero los trabajos no concluyeron hasta el 42 a. C., siendo rebautizados como los *Rostra Nova, Rostra Caesaris* o *Rostra Vetera*, para distinguirlos de la tribuna rostral que poco después erigiría Octavio frente al Templo de César.

Los *rostra* fueron de nuevo inaugurados en el 29 a. C., designados con el nombre de *Rostra Augusti*, tras la reforma ordenada por Augusto. Esta incluía la extensión del monumento hasta los 23,8 m de largo, colocándose los espolones en dos filas para ser exhibidos.

Como hemos visto, los romanos demostraron un interés particular no solo por la construcción de monumentos, sino especialmente en el empleo de los *rostra* como elemento simbólico decorativo relacionado con el prestigio militar en el ámbito naval. Los *rostra* formaron parte de tribunas, bases de templos, columnas (al menos conocemos hasta ocho en la ciudad eterna) e, incluso, domicilios particulares. Y no solo en Roma, también en otros lugares bajo su dominio, como sucedió en Actium tras la victoria de Octavio o en Delfos. Ciertamente, hacer lo mismo con todo un barco era inviable, aunque los propios romanos demostraron que no había nada que no fueran capaces de hacer, como sucedió con la pentecontera que se exhibió como la nave de Eneas en el puerto de Roma o las obras que transformaron la isla Tiberina en un gigantesco hexere de piedra en medio del río. Los romanos que paseaban por el Foro, el Circo, etc., no podían evitar contemplar todos aquellos espolones situados en tribunas, bases de templos o columnas que un día surcaron los mares del mundo conocido y entonces apenas recordaban las glorias pasadas.

9. EL ELEMENTO DIVINO

Caesar caesaris, Deus dei
«Al César lo que es del César, a Dios lo que es de Dios».
Mateo (22, 21)

Sería difícil encontrar un solo ser humano capaz de evitar sentirse sobrecogido y fascinado al contemplar por primera vez el mar. Una enorme masa de agua en constante movimiento se extiende más allá de la vista sin que nada ni nadie pueda interrumpir su rítmico baile. Un segundo basta para sentir su frío, que pronto nos recuerda nuestra insignificancia y la arrogancia que supone tratar de controlarlo. Aquel lugar no podía por menos que responder a un acto divino. Así lo creyeron nuestros antepasados y aún lo hacemos nosotros.

En la Antigüedad, el elemento acuático formaba parte del divino orden del universo, definitivamente un lugar ambiguo y liminal, indefinido y cercano a la irrealidad. Por ello, insondable e impredecible, como el propio Caos. No solo el mar; también los ríos, manantiales, lagos y, sin duda, los océanos eran lugares estrechamente vinculados a la divinidad. Tenía muchas formas. Morada de ninfas, dioses y seres fantásticos capaces de otorgar bendiciones o maldiciones según su capricho, el mar se consideraba un lugar de no retorno. Capaz de dar y quitar la vida. De hacer desaparecer para siempre a quienes trataran de dominarlo, si así lo deseaba, infundiendo temor y respeto. Una frontera hacia lo desconocido. Y como tal, a pesar de todo, un reto que el ser humano estaba dispuesto a afrontar sin importar el precio.

Aquellos capaces de reconocer su verdadera naturaleza mostraron respeto hacia su divinidad a través de rituales, sacrificios y rezos destinados a mitigar su ira y propiciar su favor. Poco a poco aprendimos sus reglas más básicas, comenzamos a construir pequeños botes con los que surcamos sus aguas y, finalmente, lo convertimos en un medio para nuestros fines. Y navegamos en

busca de lejanos lugares que prometían grandes oportunidades. En realidad, nunca dejamos de temerlo, pues él mismo se encargó de recordarnos su poder a través de violentas tormentas, maremotos y criaturas imposibles a las que ofrecía cobijo. Sí, aprendimos a servirnos del mar, mas nunca a confiar en él. Si esta máxima es válida hoy, imaginad lo que sentían los antiguos marineros, con los medios de que disponían para enfrentarse a tales retos, y aun así, nunca dejaron de hacerlo, ni tan siquiera cuando el respeto daba paso al miedo y este al terror, avanzando a ciegas hacia lo desconocido.

Deidades marinas

En el pensamiento mítico dominante, la tierra se suponía envuelta en las brumas de una especie de río que circulaba por todas partes, actuando como la única barrera que la separaba del abismo infinito, pero también circulando libremente entre los pueblos y continentes como ligada a la voluntad divina. Para los habitantes de la cuenca Mediterránea, el estrecho de Gibraltar o, como se conocía entonces, las Columnas de Heracles representaban el acceso a esa corriente exterior desconocida. Navegar aquellas salvajes aguas suponía un peligro adicional: ser arrastrado hacia el fin del mundo, por lo que no convenía nunca perder de vista la seguridad de la costa.

El mar en sí mismo ha generado siempre admiración, devoción, temor, superstición y respeto a partes iguales, y los romanos no eran distintos. Muy al contrario, más allá de su ambición y destreza militar casi proverbiales, la fe y la superstición dominaban completamente sus vidas. El valor y coraje demostrado por los romanos en combate respondían a la total seguridad de que contaban con el apoyo divino, y si algún presagio afirmaba lo contrario, solo había que esperar a luchar otro día. Si esto sucedía en la seguridad de la tierra, la inmensidad del mar no hizo sino multiplicar su inquietud y, con ella, el miedo.

Ejemplo de ello fue el cónsul Publio Claudio Pulcro (249 a. C.), a quien los augures informaron de que los pollos sagrados se negaban a comer, actitud interpretada como un mal presagio justo cuando los romanos se preparaban para atacar a los cartagineses en Trapani. La respuesta del cónsul no fue la más habitual en estos casos. En lugar de respetar las señales divinas, como haría más

tarde famoso a Emilio Paulo durante la Tercera Guerra Mitridática: si no comían, había que «dejarlos beber» y ordenó que los arrojaran por la borda, siendo más tarde culpado de la derrota por su impiedad.

Los romanos heredaron de los etruscos su pasión por la adivinación y la superstición a través de la interpretación de los procesos naturales (eclipses, vuelo de las aves, etc.) o de las entrañas de animales sacrificados, especialmente popular en el caso del hígado. El arúspice o augur era el encargado de realizar tales rituales, aunque determinados personajes establecidos como magistraturas también adquirieron esa potestad más tarde, como el *Pontifex Maximus*. En el s. I d. C., Claudio estableció el colegio de los augures, encargado de auspiciar el destino de cada campaña militar que emprenderían los romanos, incluyendo la Armada.

Más allá del culto al emperador y las divinidades tutelares de los romanos, con el tiempo la tolerancia religiosa demostrada por la cultura romana permitió la adoración a infinidad de deidades foráneas, tanto en la vida civil como en la Armada. Solo la fe cristiana parece ausente de las flotas romanas. De hecho, la nave mercante que transportó a san Pablo para ser juzgado en Roma desde Alejandría estaba dedicada a Cástor y Pólux.

En Grecia, los patrones de la navegación eran Cástor y Pólux, los dioscuros, quienes se dice que formaron parte de la tripulación del Argo como hijos de Zeus y Leda en busca del vellocino de oro. Su popularidad, y la influencia helena en el ámbito etrusco, hizo que estos los adoptaran y, a través de ellos, los propios romanos. De hecho, se decía que Zeus había enviado sus llamas para deshacer una tormenta que amenazaba con hundir el Argo, el origen del fuego de San Telmo. Por ese motivo, cuando los marineros avistaban este fenómeno, creían que los dioscuros se manifestaban ante sus ojos como signo de bendición. Al margen de ellos, la principal deidad marinera en el ámbito heleno y romano fue Poseidón/Neptuno, a quien dedicaron multitud de templos y lugares sagrados a lo largo del Mediterráneo para propiciar su ayuda a los marineros, deidad que, incluso, se veneraba en las flotas fluviales romanas. Otra importante divinidad marina era Oceanus, entendido como manifestación del gran río que rodeaba el mundo, aunque su influencia fue más reducida.

Júpiter, padre de los dioses y de todos los seres humanos, vencedor de los titanes, dividió el mundo en tres partes y lo repartió con sus hermanos Neptuno y Plutón. Neptuno obtuvo el dominio sobre el mar, Plutón reinó en el infierno, y Júpiter se asignó las nubes, el aire y el cielo. Según cuentan, Neptuno debió sentir cierto aprecio por la raza humana, pues se dice que fue él quien nos enseñó el arte de navegar para surcar las aguas donde tiene su hogar. No en vano se le representa con la forma humana de un anciano con larga barba que cabalga sobre un delfín, mientras sustenta un poderoso tridente en su mano derecha como si fuera un gladiador retiario. Pero no es esa su única apariencia, pues en algunas monedas aparece con cabeza de caballo, surcando las aguas sobre un carro tirado por hipocampos, o únicamente la cabeza situada sobre la proa de un barco, como un modo de relacionar la velocidad de la embarcación con la proverbial que se atribuía a los caballos celtiberos. Neptuno podía recibir dedicaciones en otros lugares que no fueran su propio santuario, como en los templos de Juno, Diana y en el de Júpiter Capitolino. No en vano los hijos de Júpiter, Cástor y Pólux, eran invocados por los marinos romanos cuando sus vidas corrían peligro de muerte en el mar.

A menudo, los distintos miembros de la tripulación mantenían sus propias creencias en alguna divinidad tradicional que, en cierto modo, mantenía su conexión con su tierra natal lejos de allí. No solo eso; en respeto a los dioses ancestrales de los territorios en los que servían las flotas, no eran poco los que decidieron ofrecerles sus respetos tras ser destinados a aquellas regiones.

Casi todos los monumentos funerarios de las flotas estaban dedicados a los dioses manes (*dis manibus*) como reconocimiento a la creencia en la vida después de la muerte. Los dioses tradicionalmente asociados al ámbito marítimo, como Neptuno, Cástor y Pólux, fueron perdiendo influencia y rara vez se mencionan en las inscripciones de los marinos imperiales. Las deidades egipcias fueron, con mucho, las más populares, principalmente Isis, como patrona de los marineros, y también Serapis. Los marineros de Rávena inscritos en la Legio II Adiutrix introdujeron la adoración de Mitra en el s. I d. C., aunque nunca alcanzó la popularidad que tuvo entre los legionarios. Desconocemos el grado en que fue adorado por la Armada, aunque

se han encontrado muchos altares dedicados a Mitra en localidades que actuaron como bases de las flotas romanas, pero debió ser importante cuando uno de ellos fue dedicado por el prefecto de la *Classis Misennensis* (s. III d. C.). Otras deidades orientales, como Júpiter Óptimo Máximo Dolochenus, se hicieron también populares en el s. II d. C., como atestiguan las dedicatorias de los marineros asignados a la *Classis Misennensis*.

Anualmente, en la primera quincena de marzo, como ritual que marcaba el inicio del periodo de navegación en el Mediterráneo, una embarcación consagrada a la diosa Isis se cargaba con todos aquellos objetos destinados a servir como ofrendas, navegando con la intención de agradar a la diosa y al resto de deidades relacionadas con el ámbito marino, propiciando así su benevolencia para los que se aventuraban en el mar aquel nuevo año.

Deidades fluviales

Entre los pueblos de Italia pronto se extendió la creencia de que los ríos podían actuar no solo como protectores, sino, incluso, como aliados en combate, como hemos visto en el caso de las imágenes de las corrientes fluviales que discurrían por territorio enemigo. No en vano cuando los etruscos y sus aliados atacaron Cumas (524 a. C.), erigieron su campamento junto a los ríos Volyurno y Glamis. Cuenta la leyenda que, entonces, ambos comenzaron a fluir de regreso a su nacimiento, provocando uno de los mayores prodigios jamás vistos en la Antigüedad. Los habitantes de Cumas lo interpretaron como un signo divino y, con el ánimo exacerbado, atacaron a sus enemigos hasta conseguir que se retiraran.

Si nos mantenemos en el ámbito de la leyenda, no podemos olvidar que fue la piedad del propio Tíber la que, originalmente, permitió que sobrevivieran aquellos hermanos recién nacidos que darían inicio al que se convertiría en el mayor imperio conocido en el Mundo Antiguo. Rómulo y Remo fueron abandonados en sus aguas, pero lograron sobrevivir, y decidieron encomendar el destino de su futuro a quien ya antes les había otorgado su favor. Roma se erigió junto a aquel río, no lejos del mar, y desde entonces los romanos sin duda debieron sentir que su destino se encontraba allí donde sus aguas se fundían con el Mediterráneo. El Tíber fue objeto de culto oficial y privado en el Lacio, representado como un

anciano de abundantes cabellos y barba rizada, con mirada serena y semblante regio, mientras sostenía un remo y una cornucopia (cuerno de la abundancia) como símbolos de la protección que otorgaba a los marineros y los recursos que estaba dispuesto a proporcionarles para la prosperidad de su ciudad.

Esta idea arraigó en la mentalidad romana, cuyos habitantes entendían que los ríos de la península siempre les ayudarían a defenderse de cualquier enemigo. Inicialmente, el propio Tíber les protegía de los etruscos, pero no era el único. Cuando los sabinos asaltaron Roma en tiempos de Rómulo, la diosa Venus encargó a las Náyades que lo impidieran. Estas desbordaron el caudal de la fuente donde habitaban y le añadieron azufre, prendiéndole fuego para que los riachuelos formados comenzaran a arder, permitiendo que los romanos desbarataran el ataque sabino.

La historia de Roma está plagada de episodios de este tipo en los que los ríos parecen intervenir en ayuda del pueblo romano, aunque no siempre contamos con toda la información para entender el modo en que lo hicieron. Al parecer, en torno al 129 a. C., el cónsul C. Sempronio Tuditano consagró un templo al río Timavo, restituyendo sus cultos tradicionales, magistrados o sacerdotes, para agradecerle su apoyo en la campaña contra los tauriscos, carnos y liburnos en Dalmacia, que le valió un triunfo.

Cien años después (30-29 a. C.), Cornelio Galo erigió una estela en la que daba las gracias a los dioses y al Nilo por culminar con éxito la conquista de Egipto. Como podemos apreciar, su concepto del Nilo era muy distinto del que manifestó el propio Augusto, quien a la postre fue el que le encomendó la tarea y presentó más tarde al Nilo, junto con otros poderosos cursos fluviales, como enemigo de Roma en la celebración de su triunfo. Y algo similar sucedió al cabo de un nuevo siglo (86 d. C.), cuando Domiciano pudo desbaratar la rebelión protagonizada por L. Antonio Saturnino gracias a la colaboración del Rin, que también se encontraba entre los «enemigos» de Roma para Augusto. Al parecer, su repentino deshielo impidió que los bárbaros cruzaran para ayudar a Saturnino, siendo finalmente derrotado. Una moneda acuñada en Colonia (268 d. C.) muestra en el reverso al dios-río Rin, recostado sobre la proa de una nave romana junto a la leyenda «Salus Provinciarum», lo que demuestra que se le consideraba un ser

divino protector frente a la amenaza de las invasiones bárbaras como aliado de Roma.

Pareciera que este tipo de colaboración se manifestaba una vez cada cien años, pues en el 193 d. C., cuando Septimio Severo se encontraba en Capadocia asediando una fortaleza inexpugnable situada en el cauce de un río, ya sin esperanza de lograrlo, una súbita tormenta se desató y las aguas arrasaron la fortificación enemiga que impedía su paso. Los soldados pensaron que un dios fluvial local había decidido ayudarlos y prorrumpieron en alabanzas.

En la mentalidad romana, aparentemente los cursos fluviales más importantes, como el Nilo, el Danubio, el Rin, incluso el Támesis, fueron inicialmente considerados como enemigos cuando las tropas romanas trataban de conquistar los territorios por los que discurrían y, una vez conseguido, entendiendo que los dioses fluviales habían reconocido la superioridad de las deidades romanas, pasaban a convertirse en aliados. Así parece que sucedió con el Rin, que en el triunfo de Augusto desfiló vencido y en las monedas de Colonia era ya considerado un aliado. No obstante, en el caso de Cornelio Galo ocurrió lo contrario, pues este lo honró como aliado por su apoyo durante la conquista, y tan solo un año más tarde Augusto lo presentó de nuevo como enemigo junto al Rin, etc. Lo mismo ocurrió con Severo en Capadocia o con el propio Tuditano en la península itálica. Ninguno de ellos había logrado apoderarse aún de aquellos territorios cuando sus dioses fluviales «decidieron» prestarles su apoyo desde el principio. Es posible que para los romanos tales deidades actuaran así porque decidieron someterse directamente, conscientes de que cualquier oposición sería inútil finalmente, lo que las convertía en mucho más juiciosas que aquellas empeñadas en resistir. La decisión de Augusto con respecto al Nilo, al menos, respondía únicamente a la necesidad de engrandecer aún más su figura como conquistador de otro gran curso fluvial, con el prestigio que ello le reportaba ante el pueblo, como sucedió con el Rin, el Danubio, etcétera.

En realidad, los ríos siempre se consideraron protectores de las poblaciones cercanas, no solo por proporcionarles recursos, sino también como elementos defensivos, considerados como sagrados por la mayoría de culturas de la Antigüedad.

Templos navales

En caso de peligro extremo, los romanos solían hacer promesas a la divinidad para implorar su salvación, de forma que si sobrevivían, se dirigían a los santuarios con ofrendas, es decir, exvotos, como han hecho los marineros de todos los tiempos. Incluso se construían templos en honor y reconocimiento a las deidades que les protegían en el mar. Precisamente, fue el último de los reyes de Roma, Tarquinio el Soberbio, quien ordenó la construcción del primer puerto de Roma a finales del s. VI a. C., el *Portus Tiberinus*, junto al cual se desarrollaron importantes centros de culto asociados al ámbito marino y fluvial, como el templo de Portuno, el dios patrón de los puertos.

Cayo Duilio mostró su agradecimiento a los dioses mediante la construcción de un templo dedicado a Jano en el *Forum Olitorium* tras imponerse en la batalla de Milas (260 a. C.). Cato Lutacio Cátulo hizo lo propio consagrando un templo a la diosa Iuturna tras su victoria frente a los cartagineses en la batalla de las islas Egadas (241 a. C.), ubicado en el *Campus Martius* (Templo A del área sagrada de Largo Argentina). Se la consideraba una ninfa de las fuentes, a veces relacionada con Júpiter y otras convertida en consorte de Jano. Otro santuario fue erigido en Roma, cerca de la Tumba de los Escipiones, que todavía existe. El templo dedicado por Lucio Cornelio Escipión «por los favores recibidos» al regresar victorioso de su expedición naval en Córcega y Cerdeña (259 a. C.), durante la cual logró superar una gran tormenta en el mar.

Una muestra de los rituales propiciatorios realizados al inicio de una campaña militar nos la ofrece el propio Escipión el Africano (204 a. C.) a bordo de la nave capitana antes de partir hacia Cartago. Al salir del puerto, un sacerdote recitó las siguientes palabras para, nada más concluir, arrojar al mar las entrañas de la víctima sacrificial como signo de respeto con el fin de conseguir el apoyo divino tanto durante el viaje como a lo largo de la campaña:

> Dioses y diosas que habitáis los mares y las tierras, yo os ruego y conjuro que hagáis de modo que todos los actos de mi mando, pasados, presentes y futuros, redunden en ventaja mía, del pueblo romano, de los aliados latinos y de todos aquellos que se han unido a la fortuna del pueblo

> romano y a la mía, y que combaten bajo mis órdenes y auspicios, en la tierra, en el mar y en los ríos. Favoreced mis proyectos y haced que prosperen; devolvednos a nuestros hogares sanos y salvos, con salud y con fuerzas, vencedores de nuestros enemigos abatidos, adornados con sus despojos, cargados de botín y triunfantes; permitid que nos venguemos de nuestros enemigos públicos y particulares; dad al pueblo romano, dadme ocasión de hacer recaer sobre Cartago los males con que el pueblo cartaginés ha querido abrumar nuestra patria.

Si cruzamos el Puente Fabricio sobre el Tíber, el más antiguo que conserva su estructura original, llegamos a la isla Tiberina, cerca de la Colina Capitolina. Esta isla aluvial es famosa por albergar el templo de Esculapio, el dios romano de la medicina. Posee una forma similar a la de una embarcación, con algo más de 270 m de largo y cerca de 67 m en su parte más ancha. Según la leyenda, después de la caída del rey Tarquinio el Soberbio, el pueblo romano arrojó su cuerpo al Tíber en el punto donde luego surgiría la isla, ya que sobre él se habrían acumulado los sedimentos que traía el río. Según otra versión, los romanos recogieron el trigo reunido por el odiado rey, y lo arrojaron en el lugar donde después se formó la isla. Debido a sus oscuros orígenes, era considerada un lugar de malos augurios, y los romanos la evitaron siempre y solo los peores criminales eran condenados a pasar allí el resto de sus vidas, hasta la construcción del templo dedicado a Esculapio. Se cuenta que, en 293 a. C., la peste azotó Roma, y tras consultar los *Libros Sibilinos*, el Senado decidió acometer su construcción para propiciar el favor del dios griego de la medicina. De hecho, nada más finalizarlo la peste desapareció de Roma y, agradecidos por ello, se planificó la conversión de la isla en una enorme nave de guerra revestida de mármol travertino. Sus extremos semejaban la popa y la proa en dirección al mar, se la rodeó de muros, y en el centro se situó un enorme obelisco que representaba el mástil de un barco.

Al sur del *Campus Martius* se encontraba el templo de los *Lares Permarini* (Templo D), dedicado al culto de los dioses ancestrales protectores de la navegación. Antes de enfrentarse a la Armada seléucida de Antíoco III (190 a. C.), Lucio Emilio Régilo se encomendó a los Lares, jurando erigirles un templo si conseguía la

victoria. También hizo el mismo voto en el santuario de los Kabires de Samotracia, y no es improbable que la famosa Niké fuera, precisamente, una ofrenda dedicada por Regilo a estos dioses. De hecho, el cónsul Marco Claudio Marcelo, después de conquistar Siracusa (212 a. C.), había dedicado una parte del botín al santuario de Samotracia. Sin embargo, sería su padre, Marco Emilio Lépido, quien construyó el templo tras vencer al mayor enemigo de Roma, Aníbal, en la batalla del cabo Mioneso (179 a. C.). La tarea del *Lares Permarini* era proteger a las tripulaciones romanas cuando estaban lejos de Roma, y sus efigies o pequeñas estatuas, generalmente de loza, se colocaban en la proa de los barcos. Cuando, a principios del s. II a. C., Roma entró en contacto con la cultura helénica a través de las ciudades de Magna Grecia, su influencia comenzó a ser evidente en la cultura romana, y por sincretismo Neptuno, Cástor y Pólux, Anfitrite y los Tritones fueron considerados *Lares Permarini*.

Del mismo modo, Octavio prometió erigir un nuevo templo a Apolo, además del ya existente dedicado a Apolo Sosiano en Roma, en agradecimiento por su supuesto apoyo para obtener la victoria en la batalla naval de Nauloco (36 a. C.) frente a Sexto Pompeyo. Sin embargo, la construcción se llevó a cabo años después, cuando un rayo acabó con la casa que el emperador tenía en la Colina Palatina y los augures quisieron ver en ello la voluntad de Apolo a la hora de elegir el lugar que debía ocupar su templo.

Entre los monumentos dedicados por Agripa en honor a sus victorias navales se encuentran el Pórtico de los Argonautas, un supuesto templo de Neptuno (aún sin descubrir), y la basílica de Neptuno. Esta última fue restaurada por Adriano, pues representaba el *imperium maris* o dominio sobre el mar que Augusto le concedió a su más laureado general.

El culto imperial también se instauró entre los integrantes de la Marina romana. Se dedicaron numerosos templos a distintos emperadores a lo largo de todo el territorio, incluyendo el consagrado a las Augustales, en Miseno, donde se veneraba a la Dinastía Flavia.

El establecimiento del cristianismo como religión oficial del Imperio Constantino (s. III d. C.) también afectó a las creencias asociadas a los integrantes de la Marina romana, y su influencia no

dejó de incrementarse desde ese momento. No obstante, el mar ofrecía un contexto inmutable frente a los cambios sociales, políticos, etc., y, en su inmensidad, los temores solo cambiaban de forma, pues siempre permanecían. Por ello, las antiguas tradiciones se arraigaron con aún más fuerza que en otros contextos, y muchas de ellas permanecieron presentes hasta el s. IV d. C.

Protección divina

Las fuentes muestran una enorme variedad de cultos específicos entre los distintos miembros de las flotas romanas. Al margen de los dioses ya citados, los más venerados eran: Venus, quien, habiendo nacido del mar, era la protectora de los marineros; las nereidas, deidades marinas que también protegían a las tripulaciones; Ercole, que tenía un culto privilegiado como guardián de los marineros en Ostia, y los *Lares Permarini*, protectores de la flota. No obstante, cada barco tenía su propia divinidad protectora particular.

Navegantes, marineros, soldados y pasajeros se encomendaban a los dioses antes de realizar cualquier viaje por mar, y en las campañas militares más aún. El *Praefectus Classis* tenía el deber de oficiar los ritos religiosos propiciatorios relacionados con la Armada en honor a las divinidades protectoras, reproducidos en cada nave por parte del navarco, con ayuda del *coronarius* y el *victimarius* encargado de los sacrificios rituales. Consideraban que el resultado siempre dependía de las deidades, por lo que, una vez lograda la victoria, les dedicaban exvotos como agradecimiento por su favor. Así hizo el propio Octavio después de la batalla de Actium, consagrando a Neptuno y otros dioses el trofeo de su triunfo naval.

Al igual que otros pueblos, los romanos consagraban sus naves a una deidad para atraer así su apoyo y bendición, colocando en la popa un pequeño santuario donde disponían una pequeña representación de la divinidad (*tutela*). La tripulación embarcada aguardaba a que uno de sus miembros le dedicara una oración antes del viaje. Sin ella pocos podían esperar que llegara a buen término. Una tradición que aún se conserva mediante el saludo a la insignia de popa antes de partir.

Los *oculi* (ojos) que escrutaban el mar desde la proa de las embarcaciones mediterráneas también observaban el horizonte desde las naves romanas como símbolo de protección. La nave a

menudo era bautizada con el nombre de una deidad romana o abstracción deificada a la que se ofrecían exvotos. Nada era suficiente para propiciar el apoyo divino.

10. COMERCIO

No nos falta valor para emprender ciertas cosas porque son difíciles, sino que son difíciles porque nos falta valor para emprenderlas.
Séneca

La llegada de un barco podía convertirse en una sorpresa emocionante. Sus velas se divisaban desde lejos y las gentes del puerto comenzaban a intentar descubrir de dónde procedía o qué productos exóticos traería en la bodega: ¿telas de Egipto?, ¿esclavos de Delos?, ¿aceite de la Bética? Todo era posible. La curiosidad de algunos se mezclaba con la esperanza de los comerciantes locales por reponer género o hacer un buen negocio comprando productos demandados o vendiendo sus excedentes.

En el Mediterráneo prerromano, el comercio podía desarrollarse tanto a nivel interestatal como entre mercaderes particulares. El primero de los casos implicaba el establecimiento, de común acuerdo, de las normas y precios para el intercambio, que se produciría en momentos y lugares estrechamente definidos. Las transacciones se realizaban bajo su control y protección a costa de un gravamen aduanero. Incluso el uso de la flota estatal podía implicar un comercio exclusivo en cuanto a determinados productos básicos o de especial interés basados en el monopolio. El espacio designado para estas transacciones solía ser un puerto específico, dotado de las instalaciones necesarias (dársenas, oficinas, almacenes, etc.), fuera de cuyos márgenes cualquier negocio perdía legitimidad, pasando a ser considerado como contrabando.

Es cierto, las relaciones comerciales entre Estados y particulares acumulaban milenios de historia antes de que se pusiera la primera piedra en la ciudad eterna, pero los romanos se las ingeniaron para recuperar el tiempo perdido, y de qué manera. A finales del s. III a. C., la expansión romana no solo les había proporcionado grandes territorios que dominar, con sus ciudades y gentes; más importante aún, les había proporcionado inmensos recursos y posibilidades de

mercado que generaron enormes riquezas. Sin embargo, el desarrollo romano pronto se convirtió en un gigante que necesitaba ser constantemente alimentado para seguir generando beneficios, y no todos estaban de acuerdo con el cariz que tomaban los acontecimientos si se permitía que la avaricia gobernara en el Senado. En el 218 a. C., el tribuno Quinto Claudio y el senador Cayo Flaminio consiguieron aprobar la controvertida *Lex Claudia*, según la cual los patricios no podían ejercer actividades de comercio marítimo mediante el uso de naves cuya capacidad superara las 300 ánforas (aproximadamente 11,5 t).

La clase senatorial, tradicionalmente unida a la tierra como seña de identidad, consideraba deshonroso el beneficio a través del comercio, pero muchos de ellos no quisieron dejar pasar la oportunidad de aprovechar las posibilidades surgidas a raíz de la derrota cartaginesa en la Primera Guerra Púnica. El antiguo sistema de crecimiento y enriquecimiento económico había cambiado para siempre, por lo que esta ley trataba precisamente de evitar o, al menos, controlar el *quaestus* (ganancias que no se derivan de la agricultura) entre la clase dirigente.

En realidad, era tremendamente sencillo burlar la ley, empleando para ello un testaferro a través del cual mantener los negocios, y estos prometían seguir incrementándose (ya fuera a través del comercio o de la banca), lo que hizo posible el ascenso de comerciantes plebeyos que lograron amasar enormes fortunas, hasta el punto de comenzar a codearse y mezclarse con los miembros de la clase senatorial (patricios) y propiciar el ascenso de la «clase media» romana, el *ordo equester*. Los caballeros (*equites*), como se les conocía, seguían siendo considerados plebeyos por parte de los patricios, pero muchos de estos últimos no siempre pudieron contar con los ingresos necesarios para mantener su estatus, lo que facilitó acuerdos matrimoniales entre miembros de ambas clases.

Mercaderes, banqueros y prestamistas aprendieron pronto a estudiar los recursos disponibles y sus mercados para detectar tendencias y oportunidades capaces de aumentar su margen de beneficios, orientando sus inversiones a los productos más rentables (vino, aceite, esclavos, metales, etc.) para cubrir las necesidades de un Estado en constante desarrollo. Siglos más tarde, algunos aún se maravillaban con la enorme cantidad de productos básicos y

exóticos que llegaban a Roma desde todos los puntos cardinales, y no dejaban de sorprenderse ante la capacidad del mar para permitir el tráfico de tan infinita cantidad de navíos.

El control del mar supuso un punto de inflexión en la historia de Roma, haciendo posible su crecimiento y expansión hasta límites insospechados. La ciudad sufrió un enorme incremento poblacional que pronto demandó grandes cantidades de productos básicos. Solo para sus necesidades primarias, era necesario importar 420 000 t de cereales, 150 000 hectolitros de aceite y no menos de entre 1,5-2,2 millones de hectolitros de vino, amén de otros productos, algo imposible de asumir sin el concurso de la flota mercante y la seguridad del dominio en el mar frente a enemigos y piratas. De hecho, incluso contando con ella, las rotaciones de las naves necesarias para transportar solo estos productos en el puerto alcanzarían las 2000 t anuales si se trataba de buques con una capacidad media de 400 t, y 8000 si eran de 100 t, a los que habría que sumar decenas de naves diarias transportando otras mercancías, como pescado (125 000-175 000 t anuales), carne, textiles, objetos de arte, materiales de construcción, animales para el anfiteatro, esclavos, metales, etc., en una actividad incesante día y noche, aún más frenética durante el periodo estival.

De hecho, los romanos incluían al mar, igual que a la tierra y al cielo, en la categoría de *res communes omnium* (propiedad común de la raza humana), por lo que sus leyes defendían el uso indiscriminado de ríos, mares y océanos, siempre que no resultaran perjudicados los derechos de los demás. Y, sin embargo, esa libertad de navegación no eximia al Estado de su cuidado, como demostró Augusto al crear una magistratura específicamente destinada al mantenimiento y conservación del Tíber, principal benefactor fluvial de Roma. Es más, una de las principales misiones de la Armada romana era la vigilancia de las rutas comerciales frente a la actividad de enemigos, competidores o piratas, llegando incluso a disponerse pequeñas escuadras para la escolta de productos vitales, como el grano, cuando fue necesario.

La influencia etrusca

Las rutas comerciales que conectaban la península itálica y Sicilia con el mundo heleno eran ya conocidas en época minoica y

micénica, las cuales permitieron no solo el establecimiento posterior de colonias en la Magna Grecia, sino también el de relaciones comerciales con otros pueblos en el Tirreno, como los etruscos. Conscientes muy pronto de los enormes beneficios que estas relaciones podían reportarles, los etruscos se interesaron muy pronto por el comercio marítimo, y no solo eso, sino que además desarrollaron una inusitada habilidad para utilizar sus naves en acciones piráticas que se harían famosas en todo ese sector del Mediterráneo.

De hecho, cuando mucho más tarde (394 a. C.) los romanos comenzaron a surcar las aguas enviando una nave de guerra a Delfos para consultar al oráculo, fue capturada por las naves sicilianas de Lipari, que les confundieron con los piratas etruscos que tradicionalmente actuaban en aquellas aguas. Aclarado el malentendido, decidieron escoltarlos hasta su destino como compensación. Y no se les puede culpar, ya que la influencia etrusca en Roma propició que sus naves fueran muy similares. La piratería es tan antigua como la propia navegación, un problema que conocían muy bien en el Mediterráneo oriental, sobre todo tras las acciones de los comúnmente conocidos como Pueblos del Mar.

Las rutas comerciales que alcanzaron el Tirreno y el Mediterráneo occidental propiciaron el contacto intercultural y, con este, el desarrollo de los pueblos asentados en la Italia central. En las naves que llegaban desde el Lejano Oriente no solo viajaban mercaderes griegos y fenicios, sino también sus dioses y diosas, sus costumbres y tradiciones. Nuevos mercados surgieron en las ciudades costeras que permitieron la llegada de productos helenos, pero también cartagineses, generándose una enorme actividad marítima en el Tirreno que se evidencia, incluso, en las alianzas militares entre púnicos y etruscos, así como entre los primeros y Roma (509 a. C.). Sin embargo, las relaciones interestatales nada tenían que ver con los piratas, y no fueron pocos los mercantes helenos y fenicios que acabaron en manos de los saqueadores tirrenios en su camino a los puertos comerciales etruscos. Estos pagaban la cerámica y otros bienes importados gracias a las abundantes minas de hierro, cobre y otros metales que controlaban en la región. La sal era otro de los bienes con los que podían negociar, precisamente compitiendo con los romanos por el control

de las salinas situadas en la desembocadura del Tíber.

En cualquier caso, las relaciones entre griegos y etruscos fueron siempre polifacéticas, ya que conocemos la existencia de conflictos navales. Por ejemplo, algunos cascos pertenecientes a la cultura de Villanova (precursores de los etruscos en esa misma región al norte del Lacio) se entregaron como exvotos a los dioses en Delfos y Olimpia, probablemente obtenidos tras una victoria naval ocurrida en el s. VIII a. C. Los navegantes etruscos a menudo competían y a veces cooperaban con los focenses de Jonia, quienes fundaron varias colonias en la costa meridional de la Galia (como la futura Marsella). La famosa batalla naval de Alalia (540 a. C.) enfrentó a 60 naves focenses y otras tantas de los aliados etruscos y cartagineses cuando los primeros trataron de asentarse en Córcega. Finalmente, los focenses lograron imponerse, pero sufrieron tantas bajas que se vieron obligados a abandonar la isla.

Entre los ss. IX y VII a. C., las ciudades etruscas comenzaron a desarrollarse a partir de los asentamientos antes ocupados por la cultura Villanova, llegando a convertirse en ciudades prósperas gracias a las redes comerciales y a la demanda de sus riquezas minerales. La talasocracia etrusca alcanzó su punto álgido en el s. VII a. C., al mismo tiempo que las colonias griegas de Sicilia y la Magna Grecia (sur de Italia), así como los propios cartagineses, que comenzaran a despuntar en el Mediterráneo occidental.

Las proas de las naves etruscas se decoraban simulando cabezas de aves, las cuales solían depositarse en las tumbas como parte del ajuar funerario (ante la imposibilidad de enterrar la nave completa), y no tenían rival en el Tirreno. Sin embargo, las relaciones con los cartagineses llevaban tiempo siendo tensas, y el poder siracusano fue incrementándose hasta que logró hacerse con el control de aquellas aguas a mediados del s. V a. C. No en vano, la batalla de Cumas (474 a. C.) marcó el principio del fin de la talasocracia etrusca en el Mediterráneo occidental. En ella perdieron mucho más que su flota frente a las naves de Cumas y sus aliados siracusanos: se quedaron sin el Tirreno, con todos los beneficios que el mar les había reportado. La creciente tensión política entre griegos y etruscos propició aún más su declive, cuya principal beneficiaria sería, a la postre, Roma.

Roma transmarina

Roma se convirtió en una ciudad importante debido a su ubicación, entre griegos y etruscos, las dos civilizaciones más avanzadas y emprendedoras de Italia, y controlaba las principales vías naturales de comunicación en la región. Entre ellas también la Vía Salaria, que discurría a lo largo del Tíber hasta su desembocadura. De hecho, su posición en el Tíber era ideal para dominar el tráfico fluvial y las conexiones entre el mar y las regiones interiores, y le permitía gestionar la ruta costera entre Etruria y Campania. Esta última cruzaba el río cerca de la ciudad, vadeándolo justo en el lugar en el que los romanos instalaron el *Forum Boarium*, el mercado de ganado, y *Portus Tiberinus*, su puerto fluvial. El desarrollo de la ciudad permitió también incrementar sus acuerdos comerciales con griegos y fenicios, deseosos de encontrar un nuevo socio en la región para seguir intercambiando productos manufacturados por sus materias primas, del mismo modo que hicieron durante siglos con los etruscos. Roma prosperó rápidamente, lo que le permitió no solo sobrevivir ante sus enemigos en el Lacio, sino imponerse sobre ellos hasta gobernar toda la península itálica.

En este contexto, el oficio de mercader proliferó hasta provocar la promulgación de la *Lex Claudia* (218 a. C.), a partir de cuyo momento, ya se tratara de comerciantes reales o testaferros de los patricios, el perfil habitual en este oficio consistía en personas de riqueza moderada que podían actuar en distintos mercados con productos diversos de manera directa o a través de intermediarios. Podían comprar sus propios barcos o alquilarlos a los armadores, actuando de manera individual o asociándose para compartir gastos, riesgos y beneficios. En los puertos intervenían también otros trabajadores, como los *stuppatorii* (fabricantes de cuerdas, trabajadores del lino y calafateadores), los *codicarii* (que operan barcazas entre Ostia y Roma), los *lenuncularii* (que se encargaban de los remolcadores en el Tíber), los *naviculariorum lignariorum* (dedicados al comercio de madera), etc. En Ostia se construyó el *Forum Ostian Vinarum*, donde los mercaderes comerciaban con los cargamentos de vino llegados al puerto, pero también existían oficinas empleadas por los gremios de comerciantes procedentes de otros pueblos, que principalmente operaban con los productos típicamente exportados desde sus lugares de origen.

Con el tiempo y la expansión del imperio, el comercio no solo siguió incrementándose hasta niveles desconocidos en el Mediterráneo antiguo, sino que en ocasiones la llegada de las flotas se convirtió en todo un acontecimiento. Las naves que transportaban el grano de Egipto para la *Annona* enviaban pequeñas embarcaciones de despacho para anunciar su llegada, y las gentes se congregaban para distinguir sus características velas entre el resto de navíos que se acercaban al puerto al mismo tiempo. Los barcos eran registrados e inspeccionados antes de asignarles una dársena, después eran descargados para trasladar su cargamento a las barcazas que remontarían el Tíber hacia Roma y, más tarde, era necesario que esperaran en el puerto hasta recibir autorización para partir de nuevo hacia Alejandría.

La incesante actividad comercial que se produjo en el Mediterráneo a lo largo de toda la Antigüedad vivió un momento de esplendor a partir del s. II a. C., cuando el *Mare Nostrum* quedo completamente en manos de los romanos. La existencia de un poder político capaz de organizar el control y vigilancia del Mediterráneo era garantía suficiente para los comerciantes, que enviaron sus naves incluso más allá, hacia el Atlántico, el mar del Norte, el mar Negro, el mar Rojo e, incluso, el océano Indico. El incremento de la población y la prosperidad económica colaboraron decisivamente en la ampliación de mercados, puesto que no solo se incrementó la demanda de productos básicos, sino también la de artículos de lujo, llegados de la lejana China o la India. El desarrollo de la tecnología naval propició la aparición de cargueros nunca vistos, capaces de embarcar miles de toneladas, mientras que la ingeniería portuaria no se quedó atrás, proporcionándoles las instalaciones necesarias.

No importaba dónde fuera, pero poner un pie fuera del barco en el Mediterráneo significaba pisar suelo romano; sus costas pertenecían al imperio desde Gibraltar hasta Bizancio y más allá. Atrás quedaban las enormes flotas cartaginesas, macedonias o seléucidas, convertidas en un recuerdo. Ni tan siquiera se organizaron escuadras para escoltar el envío de grano a Roma: no había nada que temer o, al menos, eso creían. La piratería siempre ha sido un mal endémico de los mares, pues nunca se consiguió erradicar completamente. Podían existir periodos de relativa tranquilidad gracias a la existencia de Estados fuertes que velaban

por la protección de su prosperidad comercial, pero los piratas siempre regresaban, una y otra vez, y la relativa calma que los romanos vivieron en el Mediterráneo a lo largo del s. II a. C. no hizo sino alentarlos, conscientes de que, sin un enemigo poderoso, Roma comenzaría pronto a desviar recursos de la Armada. Era la oportunidad que estaban esperando.

La situación en otros lugares era diferente, pues no ofrecían la aparente seguridad que existía en el Mediterráneo. En el mar Negro y el mar del Norte, la existencia de territorios no conquistados y con vocación marinera obligó a organizar la protección de los mercantes. Por su parte, aunque el control del mar Rojo era esencial para la llegada de productos orientales al Mediterráneo, los romanos apenas mantenían control sobre la costa egipcia y una pequeña parte de la península del Sinaí (al norte). Sin embargo, no se organizaron allí escuadras romanas de control frente a los piratas árabes y otros peligros que amenazaban la navegación y se optó únicamente por embarcar un pequeño número de arqueros en las naves comerciales.

Con estas medidas, la actitud romana en el Mediterráneo parecía reflejar cierta ingenuidad por parte de las autoridades, confiadas en que nada podía ocurrir cuando toda la costa les pertenecía, ejerciendo un poder directo sobre ella. De hecho, tan solo podemos atestiguar la presencia de naves escolta en cuanto al envío de bienes de vital importancia, como el grano transportado por la flota de Alejandría, y ni siquiera en este caso es seguro que se acometiera, al menos de manera oficial y permanente. Era inviable controlar toda la extensión del mar, ni siquiera con todos los recursos a su disposición, y ni siquiera la consideración del Mediterráneo como *Mare Nostrum* implicaba su dominio legal. Como hemos comentado, los romanos lo consideraban un bien de uso público, por lo que no tenían jurisdicción real sobre lo que ocurría en sus aguas. Por ese motivo, el control de mercancías y la lucha frente al contrabando se realizaba en tierra, no en el mar, mediante funcionarios de la *Annona*. En Ostia se atestigua la presencia de figuras como los *cornicularius procuratoris annonae*, un *frumentarius cenlurio* y un *centurio annonae*. De hecho, en época de Adriano el exportador era el responsable de los bienes declarados y el pago de impuestos. Infringir la ley suponía no solo

importantes penas pecuniarias, sino también la confiscación de la carga, y entendían estas medidas suficientes para desalentar a los posibles contrabandistas.

El problema del control del comercio marítimo surgió también en los grandes ríos del Imperio, en particular en el Rin y el Danubio, frontera con el mundo germánico. En el s. II d. C. sabemos que los bárbaros no tenían permitido emplear sus propias naves para comerciar con los romanos, como sucedió con los iazigues (sármatas) en el Danubio. Esta prohibición presupone la capacidad para hacerla cumplir, lo que presuponemos que debió suceder o, al menos, sabemos que los romanos ejercieron el control del Nilo mediante una escuadra específicamente dedicada a esta tarea, e independiente de la *Classis Alexandrina* (hasta que se hizo cargo del control comercial en el s. II d. C.), llamada *potamophylacie*, que vigilaba las naves que transportaban el grano a los almacenes de Alejandría antes de embarcarse en dirección a Roma. Los mercantes egipcios pagaban una tasa adicional para el mantenimiento de esta flota, creada ya en época ptolemaica y heredada por los romanos, lo que sin duda hicieron de buen grado debido a la protección que les ofrecía contra los bandidos.

Así parece que podría haber sucedido también en el Rin y el Danubio, en ambos casos ahora sí directamente controlados mediante flotas militares, como fueron la *Classis Germanica* y la *Classis Moesica*. Al parecer, se ha atestiguado la aparición de numerosas inscripciones que mencionan la titulatura completa de los prefectos de ambas flotas, incluyendo al final la palabra *ripae* (por ejemplo *Praefectus Classis Moesicae et Danuuii Ripae*). En realidad, este título se utilizaba para aludir al mando de un área rodeada por un río, por lo general en manos de un prefecto, que ejercía una autoridad territorial con la ayuda de un ala o una cohorte. Sin embargo, parece que en este contexto se refería a la capacidad para gestionar el control aduanero sobre esos cursos fluviales y cobrar los impuestos (*portorio*), que habría recaído también en los prefectos de las flotas fluviales romanas.

Durante el Imperio Tardío, la previa libertad de comercio dio paso a un nuevo sistema mucho más intervencionista, donde el Estado romano se encargó de organizar y supervisar el tráfico marítimo, ejerciendo su tutela sobre bienes y personas. Se

establecieron numerosos reglamentos y prohibiciones que podían afectar a sectores concretos y a grupos específicos de comerciantes especialmente vinculados a la *Annona*, dado que era prioritario prevenir la escasez de cereal en la capital durante los momentos convulsos que se vivieron. Distintos textos legales, como el *Edictum De Pretiis Rerum Venalium* (el Edicto sobre precios máximos, 301 d. C.) de Diocleciano, el *Codex Theodosianus* o el Edicto de Anastasio (s. V d. C.) incorporaron importantes regulaciones que afectaban al intercambio de bienes y al tráfico comercial. No obstante, estas disposiciones tuvieron una vigencia muy limitada, y los acontecimientos posteriores no solo afectaron a la geopolítica mediterránea, sino que provocaron un nuevo cambio en el ámbito comercial como no se había visto desde la *Pax Romana*.

Naves de transporte

Las naves militares (*navis longae*, en griego *strongyla ploia*) alcanzaron gran fama en la Antigüedad porque representaban el poder de un Estado o, incluso, de un grupo de individuos en el caso de los piratas, pero los verdaderos reyes del mar fueron los mercantes (*navis oneraria*, en griego *holkades*). Por cada barco de guerra que surcaba el Mediterráneo había miles de embarcaciones comerciales. Sus modelos eran aún más variados que los pueblos a los que pertenecían, convirtiéndose en el verdadero exponente del elevado nivel de intercambio marítimo existente desde tiempos ancestrales. De hecho, los mercantes probablemente surgieron a partir de las primeras naves dedicadas a la pesca, y pronto se adaptaron para generar naves destinadas al oficio militar. Inicialmente contaban con apenas 20 remeros y 17 m de eslora, por lo que eran embarcaciones de pequeño tamaño con escasa capacidad y tripulación, aunque muy estables para navegar por aguas abiertas transportando pesadas cargas.

El término «nave» (*ploion*), en general, se empleaba para designar a todas aquellas embarcaciones destinadas a cualquier tipo de labor ajena al ámbito militar, aunque incluso en este contexto puede referirse a los buques ligeros auxiliares que formaban parte de las flotas. Las *navis oneraria* se diferenciaban de las embarcaciones de transporte de tropas, suministros y equipamientos

militares (*navis actuariae*), existiendo modelos destinados a labores específicas. Estas últimas solían contar con un único orden de remos, sin cubierta y de tamaño intermedio entre la *longa* y la *oneraria*.

La *oneraria* se diseñó para soportar las condiciones más adversas, pues era prioritario evitar la pérdida de su valiosa carga. La figura elipsoidal de su línea de flotación hizo que también se la denominase «redonda» (*navis rotunda*). La mayoría de ellas alcanzaron una capacidad media de entre 200-500 t a lo largo del s. II d. C., aunque, en torno al 240 a. C., llegó a desarrollarse un verdadero supercarguero que podía transportar hasta 1700 t de grano, algo extraordinario para barcos con estructura de madera. Este «monstruo», diseñado en los astilleros de Siracusa, era excepcional y, sin duda, causó la admiración de quienes pudieron contemplarlo. Sin embargo, tales embarcaciones requerían de instalaciones portuarias adecuadas para permitir su atraque y descarga, y estas apenas existían en el Mediterráneo antiguo, por lo que Hierón II decidió entregársela a Ptolomeo III para alojarla en el imponente puerto de Alejandría.

Algunas estimaciones elevan su capacidad entre las 3600-4200 t, algo inconcebible en la historia de la navegación, ya que buques capaces de igualar esas prestaciones no surgirían hasta el s. XIX d. C., y gracias al uso del acero para los cascos. Al parecer, contaba con tres mástiles, se empleó la suficiente madera procedente del monte Etna (abetos y pinos) como para construir 60 cuatrirremes, una de las naves de guerra más comunes en ese momento, así como enormes cantidades de esparto procedentes de Hispania, cáñamo y brea del valle del Ródano, etc. La inmensa superestructura que se erigía por encima de la cubierta albergaba almacenes, diez establos en cada banda, un enorme tanque de agua con capacidad para 75 000 litros, etc. Incluso fue decorada con multitud de pinturas y se erigieron ocho torres defensivas coronadas por máquinas de guerra a lo largo de su estructura, donde los cuatro infantes y dos arqueros que se instalaron en cada una de ellas pudieran atacar a cualquier posible enemigo con piedras de hasta 80 kg y proyectiles de hasta 8 m a una distancia máxima de 180 m. También tenía capacidad para disparar garfios de hierro con los que atrapar a las embarcaciones atacantes, y se la dotó de una empalizada para

evitar los abordajes. Tenía doce anclas dispuestas para el servicio (4 de madera y 8 de hierro). Podemos imaginar la enorme profundidad de la sentina, a pesar de lo cual el desalojo del agua allí almacenada podía realizarlo un solo hombre gracias al uso del tornillo diseñado por Arquímedes. Como capataz se eligió a un experimentado arquitecto naval de Corinto llamado Arquías, supervisado por el propio Arquímedes, con 300 operarios a su cargo, además de sus ayudantes, quienes necesitaron aproximadamente un año para completar la tarea. La nave fue bautizada como *Siracusa*, aunque más tarde Ptolomeo la rebautizó como *Alejandría*.

No en vano los navíos egipcios encargados de transportar el grano de la *Annona* a Roma se convirtieron en los más conocidos supercargueros de la época, capaces de entregar hasta 150 000 t anuales. De hecho, muchas ciudades estaban irremediablemente obligadas a la importación de alimentos básicos como medida de supervivencia, cuando los recursos propios no eran suficientes para satisfacer el incremento de la población, y esa necesidad fue el origen para el desarrollo de estas enormes naves durante el Periodo Helenístico. Es realmente difícil calcular la capacidad de estas embarcaciones debido a la ausencia de referencias en las fuentes, pero conocemos algunos ejemplos especialmente singulares. El *Isis*, un carguero egipcio famoso, medía 55 m de eslora y 14 m de manga y pudo albergar en torno a 1200-1300 t, aunque desconocemos su capacidad. Sería Ptolomeo IV el instigador del buque de guerra más grade diseñado en la Antigüedad, quien, paralelamente, desarrolló también un nuevo supercarguero de doble casco con 115 m de eslora y 14 m de manga, destinado a convertirse en el mayor mercante conocido. Una vez llegado al puerto romano de Ostia, en la desembocadura del Tíber, era imposible que estas naves fueran capaces de remontar el río, por lo que el grano se transportaba hasta la capital mediante numerosas barcazas.

A partir del Principado de Augusto, el desarrollo extraordinario de la Marina mercante en el mundo romano fue ciertamente favorecido por las condiciones beneficiosas de paz y estabilidad, así como por la libertad y seguridad de la navegación. Cuando el emperador Claudio (s. I d. C.) quiso fomentar el transporte marítimo durante su reinado, otorgó exenciones fiscales a los comerciantes

que sufragaran la construcción de mercantes para la *Annona*, cuya capacidad superaba los 50 000 *modii* (340 t), así como naves menores no inferiores a 10 000 *modii* (68 t). No obstante, en la Antigüedad, era frecuente almacenar hasta un 10 por ciento más de la capacidad máxima asociada a estos cargueros, de forma que con ello se incrementaba aún más la rentabilidad, aunque sin sobrepasar un límite razonable que pusiera en peligro la expedición.

Existían también otros tipos de grandes cargueros (*navis lapidaria*) especialmente destinados al transporte de materiales o piezas de construcción, cuyos cascos se reforzaban para soportar el peso de los bloques de mármol, granito, etc., extraídos de las canteras ubicadas a lo largo del Mediterráneo, en su mayoría desarrolladas para abastecer los grandes proyectos constructivos iniciados en Roma desde finales del Periodo Republicano. Estas naves se empleaban también para el traslado de otro tipo de materiales y piezas de especial envergadura, como columnas, estatuas o, incluso, grandes obeliscos procedentes de Egipto. De hecho, en ocasiones ni siquiera fueron suficientes para satisfacer las necesidades, por lo que se ordenó el desarrollo de una embarcación a medida.

Los egipcios habían construido grandes barcazas para transportar los obeliscos a través del Nilo, y los emperadores romanos desarrollaron un interés especial por exhibirlos como monumentos cívicos en honor a sus logros, por lo que fue necesario construir naves de transporte adecuadas para enviar tales colosos a través del Mediterráneo. Augusto trajo cuatro obeliscos a Roma, los dos más grandes se encuentran actualmente en la Piazza del Popolo y la Piazza Montecitorio. Para transportar el primero, se construyó un barco que el propio Augusto consideró tan valioso como para exponerlo permanente al público como elemento de construcción de su nuevo puerto. Los dos obeliscos principales de Augusto se colocaron originalmente en el Circo Máximo y en el *Campus Martius* (para el gigantesco reloj de sol, llamado *Horologium* o *Solarium*).

Calígula construyó un barco mucho más grande, destinado al transporte del obelisco que ahora se encuentra en la Plaza de San Pedro, descrito como «el más admirable de todos los que navegaron los mares». No en vano se dice que hacían falta cuatro hombres

para abrazar su mástil. El obelisco se colocó en el Circo Vaticano (más tarde llamado el Circo de Cayo y Nerón) a poca distancia de la ubicación actual. Este alcanzó las 322 t, además de las 174 t de las cuatro piezas que formaban su pedestal, pero la nave fue lastrada con 800 t adicionales de lentejas en la bodega, ya que el obelisco debía colocarse en cubierta, por lo que su capacidad total era de 1300 t, tan colosal como el *Isis*. Cuando Doménico Fontana, el arquitecto al cual el papa Sixto V encomendó trasladar el obelisco desde su posición original a la actual (1585), fue necesario el concurso de 800 operarios y 140 caballos. La hazaña recibió numerosos elogios, aunque ninguno de los espectadores recordaba entonces que casi dos milenios atrás los hombres de Calígula cumplieron una misión mucho más compleja cuando lo sacaron de Heliópolis, cerca de El Cairo, lo transportaron por el Nilo hasta Alejandría, lo cargaron en el mencionado barco a través del Mediterráneo, lo transfirieron nuevamente a una barcaza para remontar el Tíber y lo volvieron a colocar en Roma.

El propio Calígula decidió trasladar la estatua de Zeus Olímpico a Roma para colocarla en un templo que se erigiría en la colina del Palatino. Afortunadamente, cuando los soldados romanos se acercaron al templo con la intención de sustituir la cabeza tallada por Fidias por la del propio emperador, la escultura emitió una sonora carcajada que les hizo correr asustados sin cumplir la orden.

Unos años más tarde, el emperador Claudio hundió el barco de Calígula frente al nuevo puerto imperial de Roma para convertirlo en el núcleo de la isla artificial en la que se construyó el gran faro de Roma, llenándolo de concreto. Siglos después, Constantino hizo construir otro enorme barco de transporte con el cual su hijo Constancio envió desde Alejandría el obelisco más grande de Roma, el que actualmente se encuentra en la Piazza S. Giovanni en Laterano, que inicialmente decoraba el Circo Máximo, como el de Augusto.

Entre las naves de transporte más conocidas a lo largo de la historia romana se encuentra el *keles*, una pequeña nave capaz de transportar reducidas cargas y un escaso número de remeros, dado que su principal característica era la velocidad. Por ese motivo fue ampliamente empleado para el transporte de mercancías valiosas y perecederas, así como para despachos y embajadas urgentes.

Actuaban también como embarcaciones auxiliares de la flota a finales del s. III a. C. y fueron frecuentemente empleados por los piratas.

La *Cybaea* («cúbico», quizá referido a la forma de su casco) era una embarcación comercial relativamente pesada, capaz de actuar tanto en el medio marino como fluvial y provista de dos mástiles que sustentaban amplias velas. Aparentemente contaba con un puente sobre la bodega, aunque no disponemos de representaciones de los distintos modelos de esta nave que llegaron a ponerse en funcionamiento. Los más habituales parece que alcanzaron una eslora media de unos. 18,5 m.

El *pbaselus* fue otra galera comercial rápida, utilizada principalmente para transportar pasajeros, la cual se construyó en diferentes modelos destinados a convertirse tanto en naves privadas (al estilo de los actuales yates) o grandes buques capaces de acomodar cientos de viajeros durante largas distancias. Incluso era posible equiparlos para el combate naval.

El *cercurus* probablemente fue un tipo de carguero pesado habitualmente empleado en las grandes flotas de grano, como la de Egipto, encargada de satisfacer el servicio anual de la *Annona*. Normalmente eran capaces de transportar entre 225-450 t.

También existían buques especialmente diseñados para el transporte militar, como el *hippago*, de casco ancho y fondo plano, con acceso mediante una rampa lateral para facilitar la carga y descarga de los caballos. Muy conocidas durante el Periodo Tardoimperial eran las *navis lusoria*. De poco calado y propulsadas por 30 remeros y una amplia vela, estaban destinadas al transporte de tropas a través de cursos fluviales y a su vigilancia. El descubrimiento de una de estas embarcaciones en Mainz ha permitido saber que sus medidas podían rondar los 21 m de eslora y 2,8 m de manga.

La llegada de las flotas de grano era motivo de enorme regocijo entre los romanos, no solo en momentos de escasez. De hecho, las gentes se preparaban ya para recibirlos mucho antes, desde que divisaban en el horizonte las velas de las naves enviadas como exploradoras de vanguardia (*tabellarias*), arremolinándose en los muelles de Ostia. Sus enormes velas eran inconfundibles, y presagiaban el inicio de las duras labores destinadas al desembarco

de la carga y su traslado a las barcazas que debían remontar el Tíber hacia Roma. Este tipo de embarcaciones (*caudicaria*) son bien conocidas gracias a relieves y pinturas. Eran de tosca construcción, fabricadas con troncos de árboles o madera sin labrar, utilizadas como balsas de trasporte, a cuyos tripulantes se les denominaba *caudicarios*. Se caracterizaban por sus cascos redondeados y robustos, así como por el hecho de que debían ser remolcadas para superar la corriente mediante cabos tirados por animales desde la orilla. Los operarios encargados de las labores de carga y descarga eran conocidos como *lenuncularii pleromarii auxiliarii*. Cada puerto contaba con una gran cantidad de botes y barcazas subsidiarias de distinto tamaño, que empleaban para diferentes labores relacionadas con su actividad, algunos de ellos propulsados a remo o a vela, como el *cumbae*, el *scaphae*, el *lembos*, el *lintres*, el *lenunculi* o las *halias*, entre otros.

A Roma llegaban naves correos (*navis tabellariae*), dispuestas en todos los puertos importantes del imperio, las cuales también precedían a las flotas de naves frumentarias y que se distinguían de las demás por llevar en su mástil una vela de remate. Un liberto del emperador Adriano (117-138 d. C.) era procurador del transporte postal con naves (*navis vagae*), que tenía su base en el puerto de Ostia. Estas naves a remo estaban destinadas al servicio del *cursus velox* en las distintas provincias del imperio, el servicio de correo exprés del Gobierno romano en época de Diocleciano.

El *scaphae* (también conocido como *exploratoriae* o *speculatoriae*) era un tipo de pequeño bote que se utilizaba en los puertos para colaborar en las maniobras de atraque y salida. De hecho, era necesario realizar labores previas al atraque de cualquier nave en el puerto, destinadas a la verificación preliminar de los documentos del barco, el manifiesto de la carga y su procedencia antes de permitir la maniobra y recibir la asignación de una dársena provisional, realizadas por los *lenuncularii tabularii auxiliarii*, que operaban empleando pequeñas embarcaciones como el *scaphae*. No obstante, este tipo de embarcación podía alcanzar mayores dimensiones para albergar hasta 20-30 remeros por banda en un solo nivel, siendo empleada como nave militar auxiliar de menor calado, pues sabemos que frecuentemente trataba de deslizarse

entre los grandes buques enemigos para inutilizar sus timones. También se atestigua se presencia como bote salvavidas a bordo de las naves de mayor envergadura, por lo que actuaba como enlace entre los buques de una misma flota. Es más, sabemos que era habitual pintar sus cascos, velas, aparejos e, incluso, los uniformes de sus tripulantes de color azul marino para camuflarlas cuando realizaban labores de exploración para conocer la posición de las flotas enemigas o realizar ataques por sorpresa.

El caso especial de Rodas

Rodas contaba con una excelente posición geográfica para beneficiarse de las rutas comerciales, y sin duda supieron explotarla. Eminentemente marítima, la isla contaba con una excelente Armada, capaz de proteger no solo a su Marina mercante, sino también gran parte del Mediterráneo oriental frente a la siempre presente amenaza de los piratas. Es más, la oligarquía de la ciudad estaba totalmente implicada en el desarrollo comercial como medio principal de su prosperidad y la de sus gentes. Para ello, necesitaba mostrarse como un destino más que atrayente para los mercantes de la época, incluso necesario, por lo que no solo establecieron el primer código de derecho marítimo que sentó las bases de la actual legislación, sino que adaptaron sus instalaciones portuarias para dar cabida a los más grandes supercargueros que ya operaban en aquellas aguas durante el s. III a. C.

Hasta la adaptación de los puertos romanos, los enormes navíos egipcios que transportaban su carga anual de grano a Roma partían desde la cercana Alejandría para arribar a Rodas, donde este se transfería a naves de menor calado capaces de acceder a los puertos de destino. No solo eso; multitud de otros navíos y mercaderías arribaban a la ciudad diariamente, generando enormes ingresos que añadir a sus mayores fuentes de beneficio adicional: la banca y la exportación de vino. Sí, Rodas producía enormes cantidades de vino que vendía a precios reducidos, ya que su calidad dejaba mucho que desear, pero era asequible para muchos y siempre contaba con mercados dispuestos a obtenerlo.

Se había convertido en un centro estratégico para el comercio, cuya importancia se aprecia claramente tras el terremoto que sufrió la isla en el 224 a. C. Sus efectos fueron devastadores, pero, ante la

amenaza de perjudicar seriamente todo el tráfico marítimo del Mediterráneo, las grandes potencias de la época no dudaron un instante en solidarizarse con los rodios participando en su rápida reconstrucción. No en vano los rodios habían sobrevivido al asedio protagonizado por Demetrio I Poliorcetes mucho antes (304 a. C.), pues se aliaron con Ptolomeo I de Egipto en las luchas de los diádocos, y para celebrar su victoria le encargaron a Cares de Lindos (discípulo de Lisipo) la construcción de una enorme estatua del dios Helios, protector de la ciudad. Esta sería conocida más tarde como el Coloso de Rodas, que se convertiría en una de las maravillas del Mundo Antiguo como parte de su impresionante puerto. La obra, que alcanzaba los 22 m de altura, acabó destruida tras el terremoto y los rodios decidieron dejar sus restos recostados sobre el mar por consejo de un oráculo que defendía su destrucción por voluntad de los dioses.

Los rodios alcanzaron una enorme popularidad debido a su famosa eficiencia y trato justo. Solo en impuestos, el 2 por ciento sobre todas las mercancías que entraban y salían de su puerto, Rodas era capaz de recolectar un millón de dracmas anuales. No obstante, un nuevo jugador se personó en aquella región para cambiarlo todo, mucho más devastador para la economía rodia que aquel fatídico terremoto: Roma. Sin embargo, inicialmente nada hacía presagiar tal desenlace, más bien todo lo contrario. El curso de la expansión romana dejaba pocas dudas de su intervención en el Mediterráneo oriental tarde o temprano, y pronto su necesidad de recursos propició que se convirtiera en el principal cliente de los rodios. Si pensamos en el grano egipcio o el vino rodio como protagonistas de esta lucrativa alianza, estaremos equivocados. Los romanos ya se habían encargado de solucionar esas necesidades hacía tiempo. Sin embargo, el desarrollo de Roma había convertido a sus patricios en hombres excepcionalmente ricos y poderosos capaces de pagar lo que fuera necesario para satisfacer sus antojos, y estos se centraron en tres productos esenciales: esclavos, obras de arte y productos exóticos procedentes de oriente. Y Rodas estaba lista para proporcionárselos.

Roma se convirtió en el destino principal del comercio marítimo en el Mediterráneo. Toneladas de productos procedentes de Grecia, Arabia, la India, etc., pasaban por el puerto de Rodas antes de

dirigirse al Tirreno. Las incesantes guerras habían proporcionado una enorme cantidad de esclavos que inundaban los mercados, y cuando la frecuencia de los conflictos se redujo, fueron los piratas quienes se encargaron de mantener el negocio en marcha para satisfacer a los demandantes. Las cosas parecían marchar muy bien para todos los implicados en estas transacciones, pero el orgullo suele ser mal compañero de negocios y los rodios, poco acostumbrados a dejarse manipular por ninguno de sus clientes, no aceptaron de buen grado el aumento de la injerencia romana en el tráfico comercial del oriente mediterráneo. Sin embargo, no midieron adecuadamente las consecuencias de su actitud, ni la capacidad romana para castigar a quienes no se plegaban fácilmente a sus deseos donde más podía dolerles, y los rodios lo aprendieron de la forma más cruel. La isla de Delos siempre había disfrutado de un enorme reconocimiento por albergar en ella el famoso oráculo de Apolo, aprovechando el trasiego constante de peregrinos para su desarrollo. De hecho, los rodios la habían utilizado siempre como centro de redistribución hacia el resto de mercados del Egeo, pero nunca alcanzó la importancia comercial que estos habían detentado. En el 167 a. C., Roma decidió formalizar un tratado de alianza con los delios, en virtud del cual la isla pasaba a control ateniense a cambio de convertirla en un puerto franco libre de aranceles.

Como es fácil imaginar, de la noche a la mañana el puerto de Delos se convirtió en un hervidero de mercantes que se agolpaban a la espera de acceder a sus instalaciones día y noche, lo que provocó el desplome de los ingresos que los rodios percibían en las aduanas de sus instalaciones portuarias. Pronto se convirtió en el mayor centro de redistribución de esclavos en todo el Mediterráneo. Las fuentes afirman que llegaron a venderse hasta 10 000 en un solo día, aunque se trata de una exageración. No en vano, las grandes villas rurales en poder de las clases privilegiadas romanas requerían un suministro constante de mano de obra servil, cuya demanda no siempre era posible cubrir con los esclavos proporcionados por los conflictos bélicos.

En tan solo un año, los aranceles rodios apenas llegaron a sumar 150 000 dracmas, y únicamente gracias a que los grandes mercantes se vieron obligados a seguir acudiendo, ya que el puerto delio no

tenía capacidad para naves de semejante calado, lo que supone un descenso del 92,5 por ciento. Un duro golpe para la economía rodia. Ciertamente la actitud romana no supuso la ruina de sus antiguos socios, pero sí afectó enormemente a sus recursos y el resultado terminó por golpear a los propios romanos de forma inesperada. Los rodios se vieron incapaces de mantener la actividad de su flota militar en aquellas aguas, y su desaparición se convirtió en un «efecto llamada» para el desarrollo de la piratería. Fue un desastre para el comercio internacional. Los romanos no habían necesitado desplazar sus naves de guerra al Mediterráneo oriental gracias a que los rodios se encargaron de patrullar aquellas aguas como parte de su interés en la prosperidad del tráfico mercantil, y pronto descubrieron su error. En poco tiempo las pérdidas en productos y vidas alcanzaron cifras inaceptables, y los romanos tuvieron que asumir la responsabilidad y el coste necesarios para devolver la tranquilidad a aquellas aguas y, con ella, a los comerciantes que las transitaban, dando lugar a numerosas campañas militares contra los piratas a lo largo de todo el Mediterráneo, que culminaron en la famosa misión de Pompeyo.

Podemos imaginar la relativa satisfacción con la que los rodios observaron atentamente el devenir de los acontecimientos. En el 69 a. C. los piratas atacaron y devastaron Delos como parte de esa vorágine generada cuando los romanos decidieron buscar un medio alternativo para ahorrar los costes del puerto de Rodas. La isla nunca se recuperó, y sus almacenes se cerraron mientras la deriva del tráfico comercial en el Mediterráneo encontraba un nuevo lugar donde seguir expandiéndose: Pozzuoli (junto con la bahía de Nápoles) se convirtió en la nueva Rodas.

11. INFRAESTRUCTURAS

Los romanos […] cuando han querido enfrentarse al mar y violentar el cielo, han incurrido en grandes contratiempos no una, sino infinitas veces, y experimentarán aún más mientras no corrijan esta audacia y desenfreno que los persuade a que el mar y la tierra deben ser para ellos transitables.
Polibio (1. 10)

Es difícil construir un imperio volcado al Mediterráneo sin controlar el mar, y no es posible hacerlo sin una Armada lo suficientemente poderosa. La enorme extensión del Mediterráneo y los territorios bajo dominio romano requerían una cantidad de recursos e infraestructuras difícil de imaginar, pero no solo eso; también la capacidad logística para obtenerlos, distribuirlos y emplearlos de la manera más eficiente. Y, sin embargo, los romanos fueron capaces de lograrlo, cubriendo las necesidades de material, naves, efectivos e infraestructuras durante siglos. Sus flotas patrullaron y controlaron el Mediterráneo, el mar Negro, la costa atlántica de Europa y hasta sus cursos fluviales más importantes, como el Rin, el Po, el Ródano, el Danubio o el Dniéper. Un esfuerzo diseñado para el dominio militar, pero también para el desarrollo comercial. Tan importantes eran las infraestructuras que en tan solo una década (159-169 a. C.) el Estado romano incrementó un ya enorme gasto destinado a las obras públicas en el 30 por ciento, pasando del 20 al 50 por ciento, mucho mayor que la inversión militar.

El volumen de comercio marítimo en torno a la península itálica alcanzó cifras desconocidas en época imperial. Ni siquiera el esfuerzo destinado a estas labores alcanzó tales proporciones durante el apogeo de los grandes Estados helenísticos. No en vano, mantenía bajo su dominio seis de las Siete Maravillas del Mundo Antiguo, dos de las cuales estaban directamente relacionadas con instalaciones portuarias, el Coloso de Rodas y el Faro de Alejandría. A lo largo de todo el imperio se construyeron puertos, canales,

túneles, almacenes, rompeolas, faros, puentes, etc., para asegurar los suministros, y bases militares de proporciones épicas destinadas a la Armada de Miseno y Rávena para protegerlos. Es más, se establecieron normas y leyes dirigidas controlar el tráfico marítimo, evitar el contrabando y minimizar los riesgos de transporte. Se desarrollaron complejos sistemas burocráticos con el fin de gestionar tal cantidad de naves, personal, mercancías, y organizar las labores de estiba. Toda una hazaña que evidencia lo que Roma fue capaz de lograr.

Mares y ríos se convirtieron en un hervidero de actividad destinada a cubrir las necesidades de los romanos, las naves circulaban sin descanso, los puertos bullían día y noche, todo el año sin cesar. Paralelamente al proceso de conquista, Roma se dedicó a mejorar las vías de comunicaciones terrestres y marítimas, vitales para la seguridad y cohesión del imperio, cuya extensión, población y riqueza parecían no tener fin. Sus instalaciones se expandieron desde Mauritania hasta el Támesis, desde la costa atlántica de Lusitania hasta el Cáucaso. Un desarrollo constructivo de tal envergadura que el mundo no volvería a presenciar en siglos.

Puertos

El objeto último de la ingeniería civil es la concepción y construcción de elementos que se insertan en el territorio. Los romanos diferenciaban entre fondeadero, lugar más o menos abrigado de la costa donde lanzar el ancla para comerciar o protegerse de los temporales, y puerto natural o artificial, espacio de aguas tranquilas para el amarre de los barcos y dotado de los servicios básicos, con la función añadida del intercambio comercial entre mar y tierra. Para ello se llevaban a cabo estudios técnicos destinados a la elección del lugar de la costa idóneo para ubicar el puerto, y decidir la más adecuada de entre los diferentes tipos de estructuras marítimas. Los estudios geotécnicos permitían obtener información sobre la naturaleza de los fondos mediante sondas o utilizando buceadores (*urinatores*) para tomar muestras del lecho marino y elegir el tipo de cimentación. También era necesario contar con información sobre el clima marino de la zona, a fin de determinar la disposición en planta del puerto y la de sus obras exteriores para aprovechar el máximo los vientos en su bocana y el

tipo de estructura defensiva que se emplearía en la construcción del dique. Finalmente, se tenía en cuenta la buena comunicación terrestre entre el puerto, la ciudad y su zona de influencia, por lo que, normalmente, los muelles se situaban en las proximidades de las ciudades o vías principales.

Un puerto, por encima de cualquier otra consideración, es un lugar liminal entre la tierra y el mar, pero nunca actuó como divisor de ambos mundos, pues su misión principal buscaba conectarlos, permitiendo una relación mucho más estrecha. Inicialmente esta se estableció igualmente sin necesidad de intermediarios. Los primeros buques del Mediterráneo estaban diseñados para detenerse en cualquier playa disponible; no era necesario invertir ingentes cantidades de recursos y bienes en la construcción de puertos. Sin embargo, con el tiempo, el desarrollo del comercio y las relaciones internacionales propiciaron la aparición de buques más grandes y pesados, cuyas dimensiones y calado hacían inviable el desembarco en una playa virgen, y comenzaron a desarrollarse las primeras instalaciones portuarias.

Estas se convirtieron en un punto focal para el tráfico marítimo, directamente vinculadas a la ciudad de la que dependieran y, por tanto, se convirtieron en el temprano objetivo de las acciones piráticas. Como sucedió en el caso de los minoicos, la inversión en una poderosa Armada otorgó cierta seguridad a estas instalaciones, pero su ausencia no tardaría en propiciar el desarrollo de elementos defensivos necesarios para resguardar bienes y personas.

Es más, para extender la vida útil de las embarcaciones era necesario que permanecieran en dique seco durante el mayor tiempo posible. Sacar del agua las naves más comúnmente empleadas a lo largo de la Edad del Bronce (como las penteconteras) era relativamente sencillo, pues solo se necesitaba el concurso de varios hombres para arrastrarlas hasta el interior de una playa gracias a su ligereza. Sin embargo, la aparición de naves con mayor envergadura y un diseño diferente requería emplear otros medios más complejos para el mismo fin. De hecho, la frenética actividad que llegaron a realizar los mercantes impedía muchas veces mantenerlos lejos del agua, con las consecuentes pérdidas económicas que ello ocasionaba, pero las naves de guerra aún podían permitirse ese lujo, al menos durante el invierno, en que

la actividad militar se reducía considerablemente. La aparición de grandes flotas que incluían cientos de buques obligaba a contar con instalaciones adecuadas para su construcción, reparación y mantenimiento, lo que llevó a la instalación de numerosas dársenas donde se realizaban estos trabajos. La existencia de estas dársenas, junto con los muelles, oficinas, almacenes, etc., con los que se dotaron los puertos de la Antigüedad nos dan una medida del cambio que supuso su aparición y el enorme coste de su materialización.

En la actualidad, tendemos a diferenciar claramente entre los puertos comerciales y militares, pero esa mentalidad no siempre se manifestó del mismo modo en el pasado. Inicialmente, y durante gran parte de la Antigüedad, las instalaciones portuarias normalmente no se diseñaron para mostrar una marcada separación entre ambas actividades. Solo a partir del s. v a. C. se decidió destinar amplios sectores de las instalaciones a cada una de estas actividades o, incluso, en ocasiones veremos puertos completamente diseñados para mantenerlas aisladas, como sucedió en Cartago.

Vitrubio describe en su obra la construcción de puertos y astilleros:

> Debemos ahora explicar cómo proteger las naves en caso de tormentas. Si los puertos están favorablemente colocados de modo natural, han de tener acroteras o promontorios salientes, que irán formándose siguiendo la naturaleza del lugar, dibujando unas curvaturas o senos, ya que tal estructura parece ofrecer magníficos resultados. En torno al puerto se levantarán las atarazanas [astilleros]; deben colocarse unas torres a ambos lados y desde estas torres, por medio de unas máquinas, se facilitará el que se crucen unas cadenas. Si, por el contrario, no contamos con un lugar natural adecuado para proteger las naves durante las tormentas, debe procederse así: si no hay ningún río que lo impida, sitio que contamos con un cabo de tierra firme, se establecerán unos malecones; en la otra parte se prepararán unos muelles o espolones de mampostería, o bien de diversos materiales, y así se formará la bocana del puerto. […] Concluidas estas obras, veamos la estructura de los astilleros, que preferentemente quedarán orientados hacia el norte; si se orientaran hacia el sur, debido a los

> calores se generarán la carcoma, polillas, gusanos y diversas clases de animalejos nocivos que se van nutriendo y perpetuando su especie. Tales estructuras no deben ser de madera por el peligro del fuego. No podemos delimitar sus dimensiones, ya que los arsenales deben construirse con una capacidad suficiente para permitir atracar a naves mayores.

Antes que Vitrubio (s. I a. C. - I d. C.), sabemos que Filón de Bizancio escribió un tratado sobre el diseño y construcción de puertos en torno a mediados del s. II a. C., lamentablemente perdido, como muestra de la importancia que adquirió esta rama específica de la arquitectura como objeto de reflexión teórica.

Por lo general, los puertos militares (*neorion* o *neoria* en griego, *navalia* en latín) tenían la función de acomodar a las unidades de la flota a su regreso de la actividad operativa. Se ubicaban en refugios naturales cercanos a la desembocadura de los ríos, aguas arriba o aprovechando lagunas abiertas al mar, los cuales proporcionaban abrigo para las naves y facilitaban su defensa. Estaban diseñados para aunar distintas actividades relacionadas directamente con la Armada. Contaban con almacenes para aprovisionar a las flotas y guardar los aparejos, astilleros para la construcción de nuevos buques, oficinas para la alta oficialidad, barracones para alojar a los operarios y soldados que esperaban ser embarcados, dársenas para el mantenimiento de los buques y muelles donde mantener seguras sus embarcaciones. Su organización aislada también permitió mejorar la seguridad, tanto en los accesos como a través de tierra, dotándolos de fortificaciones y murallas que dificultaban el asalto a los posibles atacantes. Se convirtió en un área restringida, de modo que el acceso no autorizado podía comportar la pena capital (como sucedía en Rodas) y un posible incendio provocado era considerado delito grave.

En este sentido, podemos distinguir dos opciones entre las más habituales para la defensa de los complejos portuarios durante la Antigüedad: la extensión de las murallas de la ciudad hasta el puerto (como sucedió en El Pireo, Cartago, Bizancio o Fréjus) o la instalación de torres defensivas con una cadena en los estrechos accesos a los puertos para impedir la entrada no solo a los enemigos, sino también a las naves mercantes que actuaban de

contrabando. En este último caso, el puerto no contaba con murallas defensivas, como sucedió en Rodas o Calcedonia, pero fue esta primera opción la que predominó hasta finales del Periodo Republicano. De hecho, los puertos que actuaron como puntos de paso o abastecimiento a la flota romana no se diseñaron como bases militares necesariamente fortificadas, sino que aprovecharon las instalaciones ya existentes, que podían o no incluir esos elementos desde su construcción.

A partir de ese momento, el control del acceso por mar se defendió mediante torres con capacidad para atacar a cualquier nave no identificada, entre las cuales se dispusieron cadenas de hierro para bloquear el paso. Inicialmente, estas torres se instalaron con una separación de unos 100 m, pero con el desarrollo de la artillería llegaron a permitir un acceso (bocana) de hasta 300 m de ancho o, incluso, superior. Es más, a veces la bocana se retrasó con respecto a la ubicación de los espigones sobre los cuales se construyeron numerosas torres, de forma que cualquier nave enemiga que tratara de alcanzar la bocana se viera expuesta al fuego cruzado. Otras medidas similares buscaron reducir la bocana hasta el mínimo indispensable para permitir el paso a las embarcaciones de mayor calado (en torno a 7 m), de forma que la dificultad de la maniobra incrementara el tiempo necesario para ejecutarla y, con él, la exposición al fuego de las defensas.

Los puertos que mantenían sus defensas desde época clásica o helenística las conservaron y restauraron, aunque en tiempos de Augusto el nivel de amenaza se redujo significativamente, ya que era necesario prevenir las acciones piráticas, mientras que para los puertos de nueva construcción no existía un plan predeterminado, de forma que el modelo defensivo adoptado respondía siempre a los riesgos particulares de su ubicación y a los fondos disponibles. Siempre que era posible se trataba de abaratar el coste seleccionando lugares que ofrecían ventajas naturales para su instalación, como bahías con accesos estrechos fáciles de defender, aunque los avances técnicos existentes ya en este momento permitían su construcción en casi cualquier lugar si se disponía de recursos para ello.

Antes de la Primera Guerra Púnica (264-241 a. C.) la flota romana y aliada aún mantenía unas dimensiones reducidas, lo que

no requería nuevas infraestructuras para su mantenimiento, utilizando los puertos comerciales ya existentes. Los buques de guerra atracaban junto a los mercantes y adquirían suministros en los mercados locales, ya que la envergadura de sus compromisos bélicos aún no obligaba a los romanos a acometer la reorganización de su logística militar. Al menos, así debió suceder hasta que los romanos comprendieron la necesidad de reestructurar la Armada, propiciando el surgimiento de los *duoviri navales* (311 a. C.). No obstante, los cambios introducidos no variaron significativamente el modelo anterior, que pronto se mostró insuficiente para hacer frente a las necesidades que planteó tan formidable enemigo naval como fueron los cartagineses. La obligación de producir constantemente buques de guerra para las flotas en conflicto propició el desarrollo de astilleros y puertos dotados de las instalaciones necesarias, ya que se había hecho imposible acomodar a cientos de naves de guerra junto a los mercantes en servicio.

No obstante, las fuentes siguen sin ofrecernos noticias sobre la construcción específica de bases navales militares en este momento. Se ha defendido que la guerra pudo afectar al tráfico marítimo de mercancías, reduciendo el número de naves que ocupaban las dársenas de los puertos romanos, al mismo tiempo que la mayoría de naves de guerra se encontraban permanentemente en servicio, lo que habría evitado la saturación de las instalaciones. Sin embargo, mientras que la llegada de mercantes solo se redujo ligeramente en época invernal (pues la necesidad de recursos era permanente), las difíciles condiciones que presentaba el medio marítimo para la navegación de las embarcaciones militares debió suponer la permanencia en dique seco de gran parte de sus efectivos, persistiendo el problema.

Las disposiciones previas no resultaban prácticas ni operativas, amén de la dificultad que generaban a la hora de garantizar la seguridad de las flotas amarradas, por lo que las reformas debieron centrarse en ampliar las instalaciones conjuntas ya existentes y reorganizar su aprovechamiento. Con el tiempo, el Senado decidió destinar recursos a la construcción de puertos militares en distintas regiones estratégicas, como Ostia, Nápoles o Palermo, destinados cubrir todas las necesidades de la flota, creando malecones, dársenas, almacenes, astilleros, cuarteles e instalaciones para el

adiestramiento de las tripulaciones. Sirva de ejemplo que una flota de tan solo 100 quinquerremes suponía el desembarco y cuidado simultáneo de, al menos, 37 000 efectivos, en la mayoría de casos más personal que la propia población de la ciudad en la que se ubicaba el puerto, y las flotas romanas llegaron frecuentemente a duplicar esa cifra.

La imparable expansión romana tuvo repercusiones también en cuanto a la superpoblación de la ciudad. Y esta se fue convirtiendo poco a poco en total dependiente del Tíber. El río se había convertido en su principal benefactor desde su mismo «deseo» de proteger a Rómulo y Remo, aunque la realidad era muy distinta. Su cauce solía aumentar o disminuir de forma aleatoria, al contrario que la mayoría de cursos fluviales, provocando inundaciones estacionales en primavera y otoño. Ello dificultaba mucho el mantenimiento de las instalaciones portuarias fluviales, y el puerto de Ostia, ubicado en su desembocadura, variaba constantemente de profundidad debido a la enorme cantidad de aluvión depositado allí por el Tíber. Este problema se convirtió en acuciante a finales de la República, pues amenazaba con impedir la llegada de los grandes mercantes esenciales para garantizar el suministro de cereal, lo que obligó a destinar fondos para la construcción de un complejo sistema portuario.

En sus diversas formas, el puerto es, considerado desde muy temprano, como un centro estratégico. No en vano todos los puertos estaban bajo la autoridad del reino político, ciudad o imperio, que se encargaba de su organización, legislación y control. Los puertos militares se convirtieron en el lugar a partir del cual se ejercía el poder sobre el espacio marítimo y litoral, mientras que los puertos comerciales actuaban como herramienta esencial de suministro para la vida en comunidad, así como fuente importante de ingresos públicos y privados a través de negocios, aranceles, etcétera.

La construcción de infraestructuras portuarias si no un monopolio, sí al menos se consideraba como prerrogativa ordinaria del emperador. Actuaba como expresión del deber general del emperador para garantizar los recursos de la Armada y como un signo de favor hacia la ciudad elegida. En teoría, las autoridades del lugar seleccionado contaban con los medios económicos y humanos para acometer las obras, aunque, normalmente, la necesidad de

reducir el plazo de ejecución y el deseo de mostrarse generoso propiciaban que el soberano sufragara los gastos. De hecho, Nerón consideró como un insulto la intervención del gobernador provincial en el puerto de Éfeso. Como punto de acceso principal, los puertos se convirtieron en un escaparate para la ciudad, por lo que no se escatimaban esfuerzos para provocar el asombro y la admiración de propios y extraños, hasta el punto de quedar inmortalizados en el reverso de las acuñaciones monetarias. Contaban con pórticos columnados, estatuas dedicadas a los poderes locales y, sobre todo, al emperador como su responsable o monumentos (como el Coloso de Rodas).

De este modo, se convirtieron en el origen de los importantes avances en la ingeniería, arquitectura, estudio de materiales, etc., que se vivieron en este momento y que desembocarían en obras de impresionante envergadura, como lo fue el Faro de Alejandría. Es más, los romanos desarrollaron uno de los mayores avances para la construcción de obras marítimas: un tipo de concreto (hormigón hidráulico) capaz de fraguar bajo el agua y gracias al cual fue posible diseñar enormes complejos portuarios en lugares donde la naturaleza nada tenía que ofrecer (como sucedió en Cesárea Marítima, el puerto construido por Herodes el Grande en honor a Augusto). Para ello utilizaban tierra procedente de Cumas y Bayas, compuestas por polvo puzolánico proveniente de la actividad volcánica. Su desarrollo permitió una intervención hasta entonces desconocida en cuanto al medio acuático, reduciendo el coste que suponía la construcción de espigones mediante el traslado de pesados bloques hasta su posición final. Los puertos resguardados mediante este sistema se multiplicaron y otros mejoraron su capacidad. Los muelles combinaron este nuevo material con otra de las innovaciones constructivas romanas, la bóveda, adoptando así una apariencia muy característica, mediante la presencia de arcos sobre pilares formando arcadas (*pilae*) al estilo de un puente, que garantizaban la circulación del agua para reducir la sedimentación y la fuerza del oleaje.

Las innovaciones no solo se circunscriben al ámbito de la arquitectura o la ingeniería. De hecho, la aparición de un nuevo tipo de contenedor cerámico (*dolia* o *pithoi*) en el s. II d. C. también incidió de manera determinante en el diseño de las instalaciones

portuarias. El contenido de un solo *dolium* variaba entre 1500 y 3000 litros, que equivalía a unas 100 de las antiguas ánforas, lo que redujo el coste de transporte y manipulación, propiciando también la aparición de nuevos modelos de mercantes adaptados y conocidos por el mismo nombre, que transferían la carga mediante bombeo a otras naves o a los almacenes del puerto. Por ese motivo, era necesario reducir la distancia entre las naves y los contenedores finales mediante la adaptación de las instalaciones portuarias. Estos se mantuvieron en uso, al menos, hasta el s. III d. C., ya que la inversión en uno de estos barcos solo era rentable cuando operaba en mercados concretos con una elevada demanda de vino, y normalmente se perdía la posibilidad de aprovechar el viaje de vuelta cargando otros líquidos, ya que estos se verían afectados por el sabor del vino o contaminarían con el suyo propio el próximo cargamento si no se limpiaban adecuadamente.

Otro de los grandes desarrollos en cuanto al transporte de mercancías en este periodo, y que sin duda afectó también al tradicional uso de ánforas, fue el barril o tonel de madera (*cupae*). Cuando Roma conquistó la Galia, descubrió que los galos utilizaban barricas de roble (la mejor variedad, pues era impermeable, evitando así que los líquidos se filtraran) para almacenar cerveza y transportarla de forma segura, ya que eran más resistentes a los golpes que las ánforas. Se fabricaban humidificando y calentando las tablas para darles la configuración deseada, y gracias a su forma, un solo hombre podía hacerlos rodar sin necesidad de cargar con ellos. Estos alcanzaron una capacidad de entre 900-1150 litros, aunque fueron también empleados para transportar otros productos, como cereales, reduciendo el coste de transporte. No obstante, su manejo era complejo, pues el peso de estos envases era demasiado elevado para mantener el uso de las tradicionales pasarelas que conectaban las naves a las dársenas. Ello obligó a la instalación de grúas que también incidieron en el aspecto y funcionamiento de las instalaciones portuarias, propiciando el incremento en la extensión de los muelles.

En el ámbito romano republicano, inicialmente se encargó a los censores, como máximas autoridades en obras públicas, el control y supervisión de los puertos romanos, pero la expansión romana obligó a que asumieran una cantidad tan elevada de competencias

que fue necesario establecer nuevas magistraturas específicas. Este fue el caso del *curator navicularum maris*, referente a los puertos y costas, al que se le agregaba el nombre del mar o frente costero que administraba hasta la reorganización de las obras públicas por parte de Augusto. Su nombramiento emanaba del emperador y era ratificado por el Senado, el cual contaba con un equipo administrativo que incluía arquitectos, ingenieros portuarios y toda una serie de funcionarios. Cada puerto del frente costero que administraba estaría dirigido por una autoridad, posiblemente un procurador, y se vertebraría en dos áreas correspondientes a obras y a administración o explotación portuaria. Probablemente sus atribuciones no solo se restringirían a los puertos del frente costero administrado, sino también a todas sus costas y la actividad que se ejercía en ellas. También conocemos la existencia de un oficial imperial llamado *consularis molium, fari, atque purgaturae* (consular de muelles, faros y dragados), quizá un funcionario encargado del mantenimiento o de la de explotación de zonas portuarias.

No podemos tratar aquí en detalle la enorme cantidad de puertos romanos que adquirieron un carácter militar permanente o esporádico como bases subsidiarias de las distintas flotas en época imperial o lugares de paso y abastecimiento, ya que la lista sería interminable. Baste con mencionar aquellos que alcanzaron mayor relevancia en la historia de la Roma republicana e imperial por distintos motivos.

Navalia Superiora y *Navalia Inferiora*

La Navalia fue el puerto tradicional de Roma, un puerto fluvial ubicando en la margen izquierda del Tíber, al sur del *Campus Martius*. Probablemente construida a comienzos del Periodo Republicano, no contamos con menciones a ella hasta el 338 a. C., cuando se trasladaron allí las naves capturadas por los romanos en la batalla de Ancio, mientras que las unidades peor conservadas fueron quemadas después de extraer sus espolones para decorar la tribuna del Foro Romano. Actuó como principal puerto militar de Roma hasta el s. II a. C. A veces se la denominaba *Navalia Superiora*, más frecuentemente conocida como *Portus Tiberinus*, para distinguirla del puerto comercial que se erigió algo más al sur,

junto al *Forum Boarium* de Roma (el mercado de animales), conocido como *Navalia Inferiora*.

Al sur de este último se instalaron las oficinas de la *statio annonae*, institución que administraba el suministro y garantizaba la distribución de alimentos al pueblo romano, exactamente donde hoy se encuentra la Basílica de Santa María in Cosmedin (Roma), entre el Tíber, el Foro Boario y el Circo Máximo. Incluso es probable que el *statio marmorum* de Roma también se alojara en esta misma área. Sin embargo, incluso antes, ese lugar había sido la sede del Ara Máxima de Hércules, un santuario muy venerado como protector del comercio. De hecho, la importancia otorgada a estas instalaciones propició que la construcción de los Muros Servianos (s. III a. C.) solo se extendiera hasta la *Navalia Inferiora* para facilitar su defensa, dejando en el exterior al *Portus Tiberinus*, desde la cual se accedía a la ciudad atravesando la nueva *Porta Navalis*. Por tanto, hasta ese momento, ambos habían permanecido fuera de los muros republicanos.

Portus Tiberinus incluía un área baja de aproximadamente 8000 m que abarcaba el área entre la margen izquierda del río hacia el oeste, el Teatro de Marcelo al norte, el *Forum Holitorium* al este y el *Forum Boarium* al sur. Gran parte de este espacio fue ocupado por edificios públicos, como el templo de Portunus, al sur, los de Janus, Juno Sospita y Spes, al norte, y los templos de Fortuna y Mater Matuta, al noreste. Su ubicación central aseguraba el acceso al foro, situado al este por medio del Velabrum, al *Campus Martius*, al norte; al *Pons Aemilius* y al Trastévere, al oeste, y hacia el posterior puerto de *Emporium*, al sur.

Contamos con muy poca información sobre ellos, salvo que debieron incluir un muelle y almacenes formados por una serie de gradas cubiertas que permitían el secado y mantenimiento de las naves, destinando también espacio para su construcción. De hecho, los astilleros del *Portus Tiberinus* funcionaron a pleno rendimiento durante la Primera Guerra Púnica, aunque no contaban con capacidad para generar el volumen de naves militares que Roma puso en funcionamiento constantemente, por lo que se cree que contaban con otros astilleros subsidiarios en el propio Tíber o sus afluentes, uno de los cuales parece haberse situado en el río Nera

(cerca de Narni).

La elección del lugar no fue accidental. *Portus Tiberinus* se situó cerca de la isla Tiberina, allí donde un meandro del río había formado una playa de arena fina (*arenula*) que ya mucho antes pudo haber actuado como amarradero de penteconteras en época arcaica, arrastradas hasta la orilla para su secado y reparación. Lamentablemente, las fuentes antiguas rara vez especifican cuál fue el puerto de salida o regreso de las flotas, pero cuando lo hacen siempre hablan de Roma. De hecho, es probable que algunas naves militares se resguardaran en la *Navalia* de Ostia y en otros lugares. Sin embargo, parece que los *Navalia* de la Urbe se expandieron para permitir acomodar al menos un centenar de embarcaciones, extendiéndose hacia el norte, a lo largo de la ribera del *Campus Martius*.

Allí se encontraba expuesta una pentecontera que aún permanecía visible en el s. VI d. C., llegando a ser venerada como la nave en la que había desembarcado Eneas, por lo que el puerto también actuó como museo naval de la ciudad. Se conoce el inicio de un proyecto de expansión a mediados del s. II a. C., obra del famoso arquitecto Hermodoro de Salamina, y a finales de ese mismo siglo se erigió en las proximidades un templo de Neptuno, probablemente relacionado con la importancia de su culto en la Armada. En el s. I a. C., *Portus Tiberinus* aún se mantenía ampliamente operativa, colaborando en los preparativos dispuestos frente a los piratas.

Se ha afirmado que las instalaciones fueron destruidas por un incendio en el 44 a. C. sin que se intentara reconstruirlas, pero realmente no debió ser así. De hecho, Trajano elevó la orilla del Tíber para proteger las áreas portuarias de las inundaciones.

A finales del s. I a. C., tras las guerras civiles, Octavio estaba decidido a cambiar y desarrollar el modelo de la Armada romana empleado hasta ese momento. La *Pax Romana* auguraba la ausencia de poderes navales capaces de amenazar su supremacía, pero las fronteras no paraban de expandirse y era evidente que el poder naval sería determinante a la hora de mantener esa situación y asegurar el tráfico comercial. El auge de la actividad pirática desde mediados del s. II a. C. había demostrado que el mar no podía descuidarse, y Augusto acometió la reorganización de la Armada

romana imperial, creando las bases navales necesarias para albergar a las distintas flotas. Roma llegó a contar con puertos militares en todo el Mediterráneo, el mar Negro y la costa Atlántica, como Alejandría, Atenas, Colonia, Cartago y un largo etcétera, además de bases secundarias en los principales cursos fluviales. Sin embargo, estas últimas no necesariamente se configuraron también como puertos militares, pues habría resultado demasiado costoso, de modo que nos referimos a puertos comerciales de carácter civil que alojaron temporalmente a las flotas, albergaban quizá en ocasiones un pequeño escuadrón o colaboraban en las labores logísticas de la Armada.

Emporium

En torno al 193 a. C., el ritmo de desarrollo económico de Roma había dejado pequeñas las instalaciones fluviales de la *Navalia Inferiora*, y la imposibilidad de ampliarlas debido a su cercanía a las colinas de Roma propició que los ediles Marco Emilio Lépido y Lucio Emilio Paulo acometieran la construcción de un nuevo y mejorado puerto comercial al pie del Aventino, hacia el sur desde el *Forum Boarium* hasta el punto donde se curvaba hacia el oeste, siempre en la margen izquierda del río, que tomaría el nombre de *Emporium*.

El muelle se construyó en varios niveles para prevenir las inundaciones del Tíber. Tenía 500 m de largo y 90 m de ancho, dotado de escaleras y rampas (estradas) que conectaban las instalaciones con el río, y con capacidad para 50 naves alineadas perpendicularmente. Se construyó una hilera de almacenes abovedados de hormigón (*horrea*) que alcanzaban dos o tres pisos, situados detrás de la fachada anterior del río, para asegurar que se mantuvieran por encima del nivel del Tíber durante las inundaciones. Dichos almacenes se convirtieron en los mayores construidos por los romanos. El más grande de estos edificios fue el *Horrea Sempronia Galbana* (tomaron el nombre del cónsul Servio Sulpicio Galba, cuyos restos se localizaron durante los trabajos arqueológicos realizados junto al Monte Testaccio), situado detrás del *Porticus Aemiliae*, con 180 × 130 m y dividido en tres grandes patios rectangulares porticados, así como los almacenes *Horrea*

Loliana, Seiana y *Aniciana*. A menudo se supone que se usaron para el almacenamiento de granos y aceite, pues inscripciones descubiertas en esta zona sugieren que allí se encontraba la oficina del *vicus frumentarius*.

Allí arribaban las *caudicaria*, barcazas a las que se habían transferido los productos transportados por los grandes cargueros desde el puerto de Ostia, remontando el Tíber con la ayuda de bueyes. La mayoría de mercancías se almacenaron durante siglos utilizando ánforas cerámicas de un solo uso, por lo que el volumen de las llegadas a *Emporium* alcanzó cifras inauditas. Estas se depositaron en una zona cercana durante siglos, hasta formar una colina conocida como el Monte Testaccio («monte de los fragmentos», a veces considerada como la octava colina de Roma), con una extensión de 20 000 m y una altura de 35 m.

Tan solo 20 años después del inicio de su construcción todo el puerto se había revestido con mármol travertino y sus límites quedaron cercados. Ya en época de Trajano, este acometió su rehabilitación y ampliación, extendiéndose los nuevos almacenes hasta el propio Testaccio.

Ostia

La tradición otorga su fundación al cuarto rey de Roma, Anco Marcio (s. VII a. C.), responsable también de erigir allí un centro urbano para controlar el acceso y la salida de embarcaciones a través del Tíber.

Ostia, el más importante complejo portuario fluvial del mundo romano durante siglos, se instaló en la margen izquierda del delta de la principal arteria fluvial de la ciudad, el Tíber, a unos 35 km de Roma río abajo. Un alarde de técnica insuperable para la época, vía obligada de salida de los productos del Lacio, Etruria, Campania, Apulia y las regiones vecinas hacia el Tirreno, el puerto comercial por excelencia al que llegaban mercancías provenientes de todos los rincones del mundo conocido, conectada a Roma por la Vía Ostiensis, que limitaba al este con una laguna de agua salada, el Stagno di Ostia. No obstante, también jugó un papel estratégico, actuando como base principal de la flota de Roma hasta el reinado de Augusto.

Allí llegaban diariamente toneladas de grano procedente de

Sicilia, Egipto y el norte de África, metales de Hispania o Britania, mármol de Grecia y Numidia, incienso de Arabia, madera y vidrio de Judea, ámbar del Báltico, especias de la India, seda y arroz de China… Todos los productos imaginables se descargaban, clasificaban y depositaban en los respectivos almacenes para uso y consumo de Roma, proporcionando bienestar, lujo y distracción a sus ciudadanos. Sin embargo, no era suficiente para la mayor urbe occidental de la Antigüedad, que llegó a superar el millón de habitantes.

Los mercantes debían tener permiso para acceder al puerto, se les asignaban amarres, se verificaba el cargamento artículo por artículo a partir de los manifiestos de carga, se les devolvía la carga bajo una supervisión igualmente cuidadosa y solo después de recibir la autorización del capitán del puerto podían alcanzar su dársena para proceder a la descarga. Una vez completada, las naves caudicarias se encargaban de transportar las mercancías hasta Roma. Sin embargo, en época imperial el volumen de alimentos y otros materiales que necesitaba Roma se había vuelto demasiado grande. Las necesidades del Estado que Augusto pretendía construir sobrepasaban la capacidad de lo que Ostia podía ofrecer.

El problema residía en que no se había diseñado para albergar los supercargueros que comenzaron a surcar las aguas del Mediterráneo a partir del s. III a. C., ya que su calado no superaba los 6 m. Ostia solo contaba con una carretera (la Vía Ostensis) constantemente cubierta por el lodo por las inundaciones del Tíber, por lo que la media requerida para cubrir esa distancia alcanzaba tres días con sus noches, y los mercantes de mayor tonelaje se vieron obligados a descargar en el puerto de Puteoli hasta la construcción de *Portus Augustus* (42 d. C.). De hecho, hasta ese momento, gran parte de los productos arribaron allí para transportarlos por tierra hasta Roma, situada a 240 km, a través de la Vía Apia en menos de tres días, ya que sus instalaciones permitían el acceso de grandes cargueros.

La existencia del puerto fue anunciada a los barcos mediante un faro. La cuenca del puerto se encontraba en el límite occidental del puerto, entre el Palazzo Imperiale y la *Porta Marina*, y comprendía 2 ha, pero desconocemos la extensión de los muelles, ya que nunca han sido excavados. Es probable que corrieran a lo largo de la orilla

sur del río, entre la *Porta Marina* y la *Porta Romana*, o quizá siguieron el meandro del antiguo curso del río hacia el este. El descubrimiento de un almacén en el lado norte del Tíber y un muelle en la curva del antiguo cauce del río demuestra que la orilla septentrional también estaba ocupada con instalaciones portuarias. El espacio mínimo del muelle en el lado sur del Tíber, entre la *Porta Marina* y la *Porta Romana*, alcanzaba los 1200 m, lejos de los 2100 m con los que contaría más tarde el *Portus Augustus*, aunque si realmente se extendieron en las dos orillas, la diferencia debió ser mucho más reducida. No obstante, la anchura del río entre ambas orillas habría dificultado mucho las maniobras de las naves, al menos cuando el puerto trabajara a plena actividad.

Ostia fue la sede de los navicularios (*navicularii*), corporaciones de armadores surgidas durante la República, dedicados al tráfico marítimo y organizados según su lugar de procedencia y el ámbito en el que operaban. Sus oficinas se instalaron en el Foro de las Corporaciones. Su labor era tan importante para el Estado que el emperador les concedió privilegios, como la ciudadanía otorgada por Claudio mediante la obligación de transportar a Roma una determinada cantidad de trigo durante seis años. Adriano eximió de las funciones municipales a los patrones de las naves empleadas en el abastecimiento de la *Annona* y bajo el gobierno de Diocleciano (284-305 d. C.) pasaron a ser considerados como funcionarios en la Administración del imperio. Sus almacenes, naves, etc., se identificaban mediante símbolos relacionados con los artículos, objetos o productos con los que comerciaban. Una espiga y una hoz para los mercaderes de grano, un colmillo de elefante para los dedicados a la importación de marfil. Su máximo responsable, el *Praefectus Navicularii*, trataba a diario con todo tipo de comerciantes, armadores, constructores (*faber navalis*), capitanes, marineros, estibadores, etc., para garantizar la buena marcha de las operaciones diarias bajo su jurisdicción.

Entre los otros edificios más importantes relacionados con la vida comercial del puerto, apenas se han podido localizar dos de ellos, ya que las oficinas del *procurador annonae ostiensis* y otros funcionarios involucrados en el control de embarque y registro de los suministros destinados a Roma aún no se han encontrado. El

Piazzale delle Corporaionioni se ubicaba al norte del teatro, lugar de reunión para los representantes de los comerciantes, cargadores y funcionarios del *praefectus annonae* asentados en Ostia y *Portus*. La Caserma dei Vigili estaba más al oeste, donde se encontraban los responsables de garantizar la seguridad de los alimentos almacenados en los depósitos contra incendios y otros peligros.

El puerto de Ostia comenzó a ver reducida su capacidad debido a la acumulación de aluvión procedente del Tíber sin que se acometieran las labores necesarias para su mantenimiento, lo que provocó que su uso se restringiera a naves de poco calado a partir del s. I a. C. Este fue el motivo por el cual Claudio ordenó la construcción del *Portus Augustus* más tarde (42 d. C.). Es más, Ostia no parece haber desempeñado un papel importante durante las guerras civiles, siendo incluso asaltado por Sexto Pompeyo, por lo que ya no recuperaría el papel protagonista que desempeñó a lo largo del Periodo Republicano. Sin embargo, se tiende a minimizar la importancia de Ostia como puerto marítimo, aun cuando sus instalaciones portuarias nunca se han excavado, sobre todo porque gran parte de ellas quedaron destruidas cuando el Tíber cambió de rumbo en el s. XVI. A pesar de ello, sabemos que Ostia aún estaba funcionando como un puerto comercial a finales del s. II d. C. con una capacidad considerable, ya que siguieron construyéndose nuevos almacenes en época de Trajano, Adriano y hasta de los Severos, aunque empequeñecida por la de *Portus*. Era necesario mantener instalaciones para la descarga de las naves menores, así como una pequeña cantidad de naves para necesidades de Estado, por lo que su capacidad se vio ampliada desde los 17 667 m en el s. I d. C. hasta los 46 118 m en el s. II d. C., aunque parte de este incremento podría responder a la construcción del cercano *Portus Augustus*.

De hecho, Ostia abarcaba un área urbanizada de aproximadamente 190 ha, con una población entre 26 000-41 000 habitantes, lo que contrasta con sus limitadas instalaciones portuarias, por lo que la población de Ostia debió crecer a partir de la construcción de *Portus*, particularmente bajo Trajano.

Portus Iulius

Es imposible fijar con precisión las fechas en que se produjo la

reorganización del ejército o el establecimiento paralelo de las grandes flotas romanas, ni se puede identificar a los funcionarios encargados de la tarea. La supervisión general bien pudo haber recaído en Agripa, aunque sometido a la aprobación de Augusto. Sea como fuere, la creación de las flotas imperiales propició el establecimiento de nuevas y más numerosas bases permanentes principales y secundarias para favorecer la logística y operatividad de la Armada, ya que actuaban de manera autónoma. La base principal de la flota romana se construyó en Miseno, sede de la *Classis Misennensis* que vigilaba el Tirreno, mientras que la segunda en importancia se dispuso en Rávena, la *Classis Ravennatis*, desde donde controlaba el Adriático.

Ambas debían contener la oficina del prefecto y su personal, así como una cantidad variable de marineros, infantes, artesanos, oficiales, etc.; contar con almacenes para suministros y aperos, talleres, barracones para el alojamiento, baños, cocinas (*horrea*), un hospital, una armería, y también astilleros para la reparación, mantenimiento y construcción de naves de guerra, aparejos, etc. Por su parte, las bases subsidiarias no muestran un modelo tan definido, ya que podía tratarse de pequeñas estaciones dispuestas para ofrecer los servicios esenciales a la flota o grandes puertos dotados de todo lo necesario, aunque siempre de dimensiones más reducidas que las principales, ya que no debían contar con capacidad para tantas naves.

Miseno llevaba el nombre de un héroe troyano compañero de Héctor y Eneas, ahogado tras ganar una competición musical frente al dios marino Tritón. En el 38 a. C., la flota de Octavio fue destruida por una tormenta después de enfrentarse a Sexto Pompeyo, pues carecía de un puerto adecuado en el Tirreno para refugiarse. Por ese motivo, era necesario contar con un lugar adecuado en la costa occidental de Italia, pero no demasiado al sur, pues Sexto podría amenazarlo fácilmente desde sus bases en Sicilia.

Marco Vipsanio Agripa ordenó la construcción del *Portus Iulius* en el 37 a. C. con la intención de convertirlo en la sede de la principal flota romana imperial, que más tarde se convertiría en la *Classis Misennensis*. Estaba situado en el extremo norte de la bahía de Nápoles, en Puteoli, donde se habían formado sendos cráteres volcánicos. Uno de ellos quedaba abierto al mar, orientado al

sureste, y el contiguo quedó conectado a este último por un canal que era posible cruzar mediante un puente móvil. El cráter interior se convirtió en el puerto militar (actualmente conocido como lago Miseno), conectado a su vez con los cercanos lagos Averno y Lucrino mediante canales adicionales. Es más, al norte de los puertos se encuentra una alta cordillera, y con el tiempo se construyeron nuevos canales secundarios para evitar la sedimentación de los principales, perforando túneles de 3 m de ancho en las colinas situadas al interior, los cuales permitían el acceso a Nápoles, Cumas y las rutas terrestres en dirección a Roma. El puerto exterior fue acondicionado para protegerlo de las olas y los vientos mediante la construcción de dos espigones artificiales situados al noreste del promontorio. Estos daban acceso al puerto, diseñados con arcos que actuaban como rompeolas y permitían que el agua fluyera para ayudar a evitar la sedimentación.

Miseno no era una ciudad comercial, pero su posición era la idónea para controlar las rutas marítimas para el transporte de grano procedente de Sicilia, África y Egipto, y se encontraba cerca de Roma, localización adecuada tanto para recibir órdenes como para proteger el acceso al Tíber. La base naval y la ciudad se encontraban en torno a los cráteres, situando la residencia del prefecto al otro lado del promontorio, junto a la actual playa de Miniscola. De hecho, era un diseño muy similar al del tradicional puerto de Cartago, pero que incorporaba también características del espectacular puerto de Alejandría.

En época imperial la institución naval se profesionalizó, de manera que las bases de la flota, como *Portus Iulius* y Rávena, contaban habitualmente con cuarteles e instalaciones para el adiestramiento de los infantes de Marina (*castrametatio*), quienes se consideraban a sí mismos soldados antes que marineros. Es probable que Miseno no contara con suficiente espacio para establecer la residencia de todo el personal destinado a la base, por lo que muchos marineros se establecieron con sus familias en la costa norte de la bahía de Nápoles, quizá en Baiae o Puteoli. Desde la ciudad, una vía cruzaba Miniscola hasta Cumae y la Vía Domitiana, mientras que otra cruzaba el puente y corría hacia el este hasta la cercana Baiae. En el extremo del promontorio se encontraba una villa que un día perteneció al propio Cayo Mario,

mas tarde adquirida por Lúculo, hasta que, finalmente, pasó a propiedad imperial convirtiéndose en la última morada de Tiberio.

Los lagos interiores eran lugares idóneos para este tipo de equipamientos, ya que podían ser fácilmente defendidos y proporcionaban seguridad a las naves frente a las inclemencias del mar. Se construyó un acueducto para proveer a la base, que enlazaba con el sistema que abastecía Capua, Puteoli, Nápoles y Pompeya, el *Aqua Augusta*, así como una gran cisterna, llamada *piscina mirabilis* (70 × 25,5 m × 15 m de altura, capaz de contener hasta 12 600 m), excavada en la colina y revestida de cemento. Su existencia responde a la necesidad de abastecer a la flota de forma rápida, ya que el caudal habitual del acueducto habría requerido mucho tiempo para realizar el mismo proceso sin ella. Finalmente, debemos mencionar el faro, situado en el lado norte de la Marina di Pennata y, por tanto, lejos del puerto. El conjunto se eleva 22 m, con una base cuadrada de 18 m de ancho, y dispuesto en varios niveles cubiertos por bóvedas.

A partir del s. III d. C. *Portus Iulius* comenzó a presentar un elevado deterioro sin que las autoridades pusieran remedio, por lo que siguió en funcionamiento hasta finales del Periodo Imperial, pero con una actividad muy reducida. De hecho, cuando se preparó la flota para el ataque a los vándalos (397 d. C.), las instalaciones prácticamente estaban abandonadas.

Forum Iulii

Durante la campaña contra Sexto Pompeyo, Agripa era consciente de que la ambiciosa obra iniciada en *Portus Iulius* requeriría tiempo para ser operativa, y la necesidad de contar con una base segura comenzaba a ser urgente. Por ese motivo, y hasta que el puerto de Puteoli estuviera terminado, decidió utilizar las instalaciones existentes en Fréjus. De hecho, en ese momento los puertos de Nápoles y Puteoli se encontraban atestados de mercantes, y las instalaciones de Ostia se habían visto seriamente afectadas por los continuos sedimentos (aluvión) arrojados por el Tíber, por lo que el único lugar adonde pudo enviar estas naves fue a Fréjus. Es más, los puertos del sur, como Brindisium, se encontraban demasiado alejados de Roma, lo que descartaba también la elección de Rávena.

La ciudad se había formado como nuevo municipio para el

asentamiento de los veteranos pertenecientes a la Legio VIII de César con la intención de ejercer un control indirecto sobre la cercana Massalia (Marsella). Contaba con un puerto amplio, destinado también a servir de base para las operaciones navales que pudiera requerir el control sobre los nuevos territorios de la Galia remontando el Ródano. No era suficiente para llevar a cabo los planes navales de Augusto, pero con una mínima remodelación podría aprovecharse, al menos, hasta que el *Portus Iulius* se hubiera completado. De hecho, la presencia de la flota al norte del Tirreno ayudaría a impedir también las acciones de Pompeyo en esa región, el norte de Hispania y las islas de Córcega y Cerdeña.

Así surgió el que desde entonces se conocería como Forum Iulii, aprovechando las instalaciones militares fortificadas construidas por César para proteger la flota y construir nuevas naves con las que enfrentarse a las enormes flotas de Sexto Pompeyo y Marco Antonio. De hecho, cuando Sexto lanzó un ataque de saqueo sobre el puerto de Ostia, ninguna flota fue enviada para tratar de interceptarlo. La única gran base italiana era Brindisi, cuya posesión jugó un papel importante hasta este momento, pero se encontraba demasiado lejos, en el Adriático sur.

La ciudad se situaba en la desembocadura de los ríos Arlens y Reyran, donde se había formado un estanque pantanoso drenado permanentemente, de forma que se construyó un canal para desviar el Arlens. La cuenca alcanzaba las 22 ha, ofreciendo más de 2000 m de muelles con 7 m de profundidad, protegidos por una muralla de 4 m de altura y 1,2 m de grosor, que permitía el acceso a las naves de mayor tonelaje. La bocana del puerto alcanzaba 83 m, vigilada por dos torres defensivas. El puerto estaba protegido por tierra mediante una muralla, contaba con unas termas, hospital, oficinas para el prefecto, barracones, almacenes, etc. Las obras continuaron incluso después de la victoria en Actium (31 a. C.), ya que el puerto apenas tenía capacidad para alojar las 300 naves capturadas a Marco Antonio y Cleopatra que fueron acantonadas allí tras su derrota.

Diez de las naves incautadas, cada una de un tipo distinto, fueron ofrecidas al dios Apolo como presente por su ayuda en la campaña, las más deterioradas fueron desmanteladas y el resto, incorporadas a la flota de Octavio junto con sus tripulaciones, ya

que Antonio y Cleopatra seguían con vida en ese momento. Sin embargo, con el tiempo, la pacificación de la Galia e Hispania redujeron la utilidad de esta base, de manera que la mayoría de sus naves y efectivos fueron trasladados al *Portus Iulius* en torno al 22 a. C., dejando apenas un retén de guardia. Probablemente siguió en funcionamiento un tiempo, al menos como puerto comercial, pero los sedimentos se fueron acumulando sin que se acometieran las obras necesarias para su mantenimiento, y en el s. VI d. C. apenas podía ya dar cobijo a naves menores y de poco calado, hasta que las instalaciones fueron abandonadas.

Portus Augustus Urbis Romae

Cuando Claudio se planteó la posibilidad de erigir un nuevo puerto en la desembocadura del Tíber, sin duda tenía muy presente la necesidad de garantizar la llegada de los recursos necesarios a la capital para evitar los problemas de abastecimiento. Pero no solo eso: la sedimentación generada durante siglos había reducido mucho la capacidad y funcionalidad del antiguo puerto de Ostia, por lo que era necesario acometer una gran obra que, además, sirviera como propaganda política. El propio Julio César había planificado ya esta obra sin que nunca llegara a realizarse, lo que le proporcionaría a Claudio un reconocimiento aún mayor.

El establecimiento de un puerto artificial de aguas profundas a lo largo de un tramo de costa en la desembocadura del Tíber propenso a la deriva en alta mar evidencia la urgencia a la que había llegado la necesidad de mejorar el abastecimiento de la capital. Así se inició, en el 42 d. C., la construcción del *Portus Augustus Urbis Romae* o simplemente *Portus*, un proyecto ambicioso que pretendía resolver los problemas citados y permitir el acceso a los grandes mercantes de la época, ya que el transporte desde la base de Miseno obligaba a recorrer cerca de 25 km por tierra hasta la capital.

El lugar elegido se encontraba a unos 30 km al suroeste de Roma y a poco menos de 3 km al norte de Ostia en la desembocadura del Tíber, cerca del actual aeropuerto intercontinental de Fiumicino, unido a Roma por la Vía Campana/Portuensis y limitada al noreste por otra laguna costera, el Stagno Maccarese. El complejo alcanzaba aproximadamente 233 ha, formado por una enorme cuenca

artificial de 52 ha y 7 m de profundidad, otra más pequeña y rectangular de aproximadamente 1,07 ha y 3,5 m de profundidad para proporcionar anclaje alrededor de las naves caudicarias, así como numerosas instalaciones, como almacenes, etc. Sus dos muelles semicirculares, junto con el que más tarde agregaría Trajano, ofrecían hasta 14 km de dársenas y 200 m de bocana capaces de cobijar a todos los mercantes que viajaban con destino a la *Urbs*, con el apoyo de un gran faro que se alzaba sobre una isla artificial creada entre ambos. De hecho, para preparar los cimientos se hundió allí, actuando como encofrado para el hormigón, la gran nave que Calígula mandó construir para traer desde Egipto el gran obelisco que colocaría en la *spina* de su circo, y que aún hoy se alza en el centro de la Plaza de San Pedro del Vaticano. Ese mismo sistema se empleó también para formar los dos grandes rompeolas que protegían el puerto frente a las inclemencias del mar.

Dos canales unieron el complejo tanto al Tíber como al mar y el antiguo puerto de Ostia, el mayor de ellos con 90 m de ancho, lo que permitió una transferencia mucho más rápida de las cargas a Roma y al mismo tiempo proporcionó alivio de inundaciones al valle del Tíber al sur de Roma. Sin embargo, en el 62 d. C. esta primera cuenca resultó inadecuada para el creciente tráfico, cuando 200 barcos fueron destruidos por una sola tormenta (62 d. C.), por lo que las labores de construcción continuaron hasta finalizar ya en época de Trajano (98-117 d. C.). De hecho, fue necesario acometer nuevas intervenciones periódicas para evitar la constante acumulación de limo procedente del río. Las obras permitieron el acceso a un mayor número de naves y de mayor calado gracias a la construcción de un nuevo fondeadero hexagonal en la parte posterior del puerto, que alcanzó 32 ha adicionales y una profundidad de 5 m, así como la instalación de nuevos almacenes adecuados al incremento de la actividad y el comercio, y construcciones asociadas que incluían templos, el Foro de los Navicularios, edificios administrativos para los armadores, banqueros, comerciantes, etc., pasando a ser conocido como *Portus Traiani*.

Su forma hexagonal habría permitido una secuencia más eficiente de llegada, descarga y salida para un mayor número de barcos. La secuencia regular de columnas numeradas y anillos de

amarre que se han encontrado a los lados de la cuenca sugiere que hubo un procedimiento estricto para atracar los barcos. Las nuevas áreas de almacenamiento proporcionaban a la ciudad una reserva estratégica disponible durante todo el año, pero especialmente vital durante los meses de invierno. A pesar de la enorme área que comprendía el complejo portuario, el espacio residencial era limitado, por lo que la población relacionada directa o indirectamente con su actividad no parece haber superado los 11 000-17 000 habitantes. Incluso, pudo reducirse aún más entre otoño y primavera, cuando la actividad era menor y con ella la necesidad de personal para la descarga y el registro. No obstante, quizá parte de sus habitantes se establecieron en Ostia, trasladándose a *Portus* diariamente para desempeñar sus obligaciones.

No está claro cómo se administró el puerto, aunque parece haber involucrado a las autoridades municipales de Ostia, el *praefectus annonae* con sede en Roma y los *curatores alvei tiberis et cloacarum*, trabajando en conjunto con el *procurator annonae ostiensis*. Tampoco sabemos exactamente el lugar en el que se situaron sus oficinas, aunque los tres grandes edificios que ocupan el centro del puerto (ubicados en el actual Palazzo Imperiale, el Grandi Magazzini di Settimio Severe y un tercer complejo cercano) parecen una buena posibilidad. A partir del 247 d. C., la supervisión de las dos grandes cuencas portuarias pasaría a una nueva figura conocida como *procurador utriusque portus*. Normalmente la capitanía portuaria se situaba en un punto visible del puerto, aunque en ocasiones podía erigirse en el extremo de sus espigones, desde la cual se levantaban las banderolas que daban permiso de entrada o salida a los barcos.

Sin embargo, la estructura de *Portus* aún estaba lejos de ser perfecta. La cuenca claudiana, por ejemplo, todavía era vulnerable a los sedimentos que depositaba el Tíber desde el norte, y habría necesitado ser dragada continuamente. Además, a pesar del sistema de canales erigidos por Claudio y Trajano, el valle inferior del Tíber seguía padeciendo frecuentes inundaciones.

A pesar de todo, la actividad en el puerto era incesante. En los astilleros el armador era conocido como *domini navium* y los constructores como *faber navalis*, pero allí desempañaban su labor

multitud de otros trabajadores, como los calafateadores de las naves (*curator navium*), los barqueros (*scapharius*), los cargadores de lastre (*saburrarius*), los descargadores (*sacarius*), estibadores, etc., organizados en gremios y sociedades a las cuales se asignaron también instalaciones y oficinas. Entre ellos se encontraba el gremio comercial de los *saburrarii*, especializado en dragar grava o arena de la cuenca del puerto para uso como lastre en los barcos.

No podemos por menos que imaginar la frenética actividad diaria del puerto, el trasiego constante de sus trabajadores, funcionarios y gentes. Pocas veces las fuentes se refieren a estas tareas cotidianas, aunque en ocasiones contamos con registros de valor excepcional para conocer sus detalles. Uno de ellos corresponde a un sarcófago (Carlsberg Glyptotek, Copenhague) datado en el s. III d. C. y decorado con una escena trágica. La pieza contenía los restos de un niño, encargada por su padre, que ordenó la representación en ella del modo en que este había perdido la vida. Al parecer, el niño había caído a las aguas de *Portus* durante un temporal, y trató desesperadamente de resistir mientras varias naves se apresuraron a rescatarlo sin éxito. Sin motivo aparente, pues no se explica, se había subido a un pequeño bote de remos que no fue capaz de gobernar ante la fuerza del viento y las olas, muriendo ahogado.

Centumcellae

El puerto de Centumcellae (Civitavecchia) se encontraba a unos 75 km al norte de la desembocadura del Tíber, construido artificialmente cerca de la Vía Aurelia para facilitar su conexión terrestre con Roma, formado por una cuenca exterior e interior mucho más pequeñas que las de *Portus*. Las obras encargadas por Trajano concluyeron en el 110 d. C., aunque su verdadero objetivo nos es desconocido. Algunos afirman que pudo actuar como base militar, quizá como refugio para los mercantes con destino al *Portus* que pudieran necesitar refugio antes de arribar a su destino desde el norte del Tirreno o, simplemente, como un puerto adicional para los cargueros procedentes de la Galia, Cerdeña e Hispania que aligerara la actividad ya incesante del *Portus*.

Sin embargo, estaba completado siete años antes de que se llevara a término la expansión del *Portus* acometida también por el

propio Trajano, que daría lugar a la nueva cuenca hexagonal, por lo que quizá su misión consistió en absorber el exceso de volumen comercial que el *Portus* aún no era capaz de asumir, y más tarde redujo su actividad, pero permaneció en funcionamiento como complejo subsidiario. La ampliación del *Portus*, el establecimiento de Centumcellae, la mejora de la infraestructura en Ostia y la construcción de instalaciones portuarias en Roma parecen así el resultado de una planificación estratégica integrada.

Rávena

La búsqueda del puerto de Rávena, o más bien de sus puertos, ha generado una extensa bibliografía. Ni siquiera contamos con informes arqueológicos accesibles para tratar de comprender sus características, las cuales presentan de por sí una elevada complejidad. Rávena estaba situada en una zona pantanosa plagada de pequeñas lagunas, contaba con un puerto anexo en la cercana población de Classe (a 5 km), que se convertiría en la mayor base naval de la flota romana en el Adriático y el Mediterráneo oriental (*Classis Ravennatis*). No en vano el lugar ya era importante en época de César, cuando este decidió reunir allí a sus tropas antes de cruzar el Rubicón en dirección a Roma.

Al sur de Rávena se encontraba una vasta laguna con dos cuencas principales, una hacia el noreste asociada al puerto comercial y otra al sureste correspondiente al puerto militar, con el centro urbano de origen republicano junto a este último. Más al este existía una tercera cuenca conectada al Adriático mediante un canal natural, en la cual se cree que se instaló el puerto previo a las reformas de Augusto. Allí, el emperador dispuso la construcción de un nuevo canal, llamado *Fossa Augusta*, que se extendía hasta la propia Rávena e, incluso, la lejana Aquileia (situada a 250 km). El Padenna no era navegable, por lo que este corría paralelo al curso del río, hasta su conexión con el Po, el cual también permitía regular las periódicas inundaciones que afectaban al delta de este último. Existían además canales adicionales que conectaban este circuito con el resto de lagunas. De hecho, Rávena y Classe estaban también comunicadas mediante la Vía Caesaris, que enlazaba con la Vía Popilia. Sin embargo, se desconoce la fecha exacta en que comenzaron las obras para transformar este lugar en una base naval

militar, quizá en torno al 27 a. C.

El puerto se encontraba al norte de la desembocadura del río Padenna, frente al mar, dotado de un gran dique como rompeolas que corre al sureste/noroeste, por lo que suponemos que debió existir otro enfrentado que aún no ha sido descubierto. Las instalaciones portuarias, incluidos los astilleros, se situaron a lo largo de la *Fossa Augusta*, ya que los muelles alcanzaron una extensión de 3000 m, con capacidad para albergar hasta 250 embarcaciones, mientras que muchos de sus edificios administrativos, almacenes, etc., aprovecharon la existencia de islotes en las lagunas. En uno de ellos se han localizado restos de un edificio que pudo haber actuado como oficina del *praefectus classis*, de 100×56 m, además de un faro, dos torres que protegían el acceso y una muralla.

Desafortunadamente, el área de Rávena necesitaba constantes actuaciones para mantener la operatividad de las instalaciones, y su ausencia propició que la zona se volviera progresivamente pantanosa. A principios del s. IV d. C., la situación era tan grave que tanto gran parte del puerto como sus accesos terrestres se habían vuelto inútiles, motivo por el cual Constantino decidió transferir la base de la flota a Bizancio.

Alejandría

Es necesario mencionar aquí el gran puerto de Alejandría por varias razones. Ciertamente su construcción se produjo a finales del s. IV a. C., cuando el reino se encontraba en manos de la dinastía ptolemaica, pero tras la muerte de Marco Antonio y Cleopatra pasó a control romano (30 a. C.) y así permaneció durante toda la época imperial, por lo que, estrictamente, se convirtió en un puerto romano. Y no uno cualquiera: era el más extraordinario de todos ellos por infraestructura y capacidad, modelo para muchos de los puertos romanos posteriores y principal centro de exportación del grano egipcio, el más importante del imperio. No en vano, como su fundador, Alejandro Magno, Roma supo reconocer el potencial de aquel lugar como base comercial y estratégica, ordenando su urbanización al arquitecto Dinocrates de Rodas.

El soberano macedonio necesitaba era un puerto de aguas profundas al norte de Egipto, que no se viera afectado por la

sedimentación del Nilo, pero lo suficientemente cerca de su desembocadura para permitir un acceso fluvial rápido al resto del reino. La ciudad y el puerto se ubicaron al oeste de la rama más occidental del delta del Nilo (la Canópica), de forma que la deriva costera y la corriente marina que corría paralela a la costa hacia el este alejaron de allí los sedimentos depositados en el delta durante la temporada de inundaciones. Sin embargo, canales navegables la mantuvieron conectada no solo al Nilo, sino también al lago Mareotis, una gran masa de agua alimentada por el río que se situaba al sur de la ciudad. Los rompeolas se fortalecieron y ampliaron la laguna natural y toda la extensión se dividió en dos puertos, el oriental militar (llamado Gran Puerto) y el occidental comercial (Eunostos, «buen regreso»), separados por un enorme dique de 1200 m de largo y 200 m de ancho que conectaba con la isla de Faros, el Heptastadium (que tomó el nombre de su longitud, siete estadios). Desde el puerto comercial occidental partía el canal que conectaba la ciudad con el Nilo.

El puerto contaba con espacio suficiente no solo para albergar a su enorme flota militar, con la que esperaba iniciar la conquista de occidente, sino también capaz de organizar el comercio marítimo. La enorme flota de Ptolomeo II contaba con más de 300 naves de guerra, y sus instalaciones se convirtieron rápidamente en el principal puerto de todo el Mediterráneo, capaz de dar cobijo a los supercargueros de la época helenística. La ciudad de Alejandría se convirtió en la segunda más importante del imperio, solo por detrás de la propia Roma, con la mitad de población que la *Urbs*, 500 000 habitantes en época de Augusto. Los mercantes egipcios cruzaban anualmente el Mediterráneo transportando los cereales requeridos por la *Annona* para el suministro, entre 135 000-150 000 t, aproximadamente la mitad de lo que producía la tierra del Nilo.

Las obras incluyeron la construcción del que se convertiría en una de las Siete Maravillas del Mundo Antiguo, el Faro de Alejandría, obra del arquitecto Sóstrato de Cnido. Este se erigió sobre un islote que formaba parte de la cercana isla de Pharos, justo frente al puerto militar de la ciudad. Las labores terminaron en época de Ptolomeo II (279 a. C.) y se mantuvo en funcionamiento hasta que una serie de catástrofes terminaron por destruirlo entre los ss. VII-XIV d. C. Su altura no tenía igual, 130 m (apenas 10 m por

debajo de la pirámide de Guiza, y superior a la estatua de la Libertad de Nueva York, que también actuó como faro hasta 1902), como muestra del desarrollo técnico alcanzado en la Antigüedad. Su señal podía divisarse desde kilómetros a través del mar, guiando a los marineros, gracias a la luminaria permanente instalada en el piso superior. Su planta cuadrada sirvió de inspiración para los faros romanos, y en la cúspide se colocó una enorme estatua probablemente dedicada a Ptolomeo I. Precisamente, la isla de Pharos actuaba también como rompeolas natural, proporcionando seguridad a los dos puertos

Los romanos mejoraron el sistema portuario alejandrino construyendo nuevos canales, ampliando las instalaciones y mejorando el control de mercancías bajo un estricto sistema burocrático, lo que propició el incremento de los beneficios fiscales y garantizó el suministro regular. No era para menos: Egipto era el territorio estratégico más importante para el imperio, motivo por el cual Alejandría se convirtió en sede de la *Classis Alexandrina*, la flota romana destacada en el Mediterráneo oriental.

Puentes y canales en el Tíber

Cuando el Tíber inundó gran parte de la ciudad convirtiéndola en navegable, algunos lo consideraron un presagio. Pero Tiberio consideró que esto había sucedido por el gran número de manantiales que había y ordenó a cinco senadores, elegidos por sorteo, que establecieran una vigilancia permanente del río para que su caudal no fuera excesivo en invierno ni escaso en verano, sino que siempre, en la medida de lo posible, fluyera con un caudal estable.

Dión Casio narra cómo se creó la magistratura de los *curatores alvei Tiberis et riparum et cloacarum sacrae urbis* (15 d. C.), encargados de vigilar y mantener el cauce del río y los desagües de la ciudad. En ocasiones se ha defendido que su aparición corresponde en realidad a Augusto mucho antes, aunque de haber existido en este momento no habría sido necesaria la actuación de Tiberio. A partir de este momento, probablemente todas las intervenciones constructivas relacionadas con el Tíber deben haber involucrado a los *curatores alvei Tiberis*, coordinados por los *curatores operum publicorum*, que supervisaban las obras públicas,

y el *praefectus annonae*. En realidad, los *curatores* tenían jurisdicción sobre todo aquello conectado con el río, incluyendo la delimitación de la propiedad pública en sus riberas mediante cipos, el mantenimiento de los muelles, el control de las corporaciones de oficios, la limpieza del lecho y su cauce, etc. Como bien afirmaba Plinio, se hicieron todos los esfuerzos necesarios para «domar» al río.

El cuidado del Tíber y sus orillas se venía realizando desde antiguo, puesto que ya en el s. II a. C. el Estado arrendaba a particulares las tareas de limpieza de las *retae*, es decir, ramas, arboles, etc., que podían obstaculizar la navegación, así como del camino que corría paralelo a su curso por la margen izquierda. Precisamente fue en ese momento cuando el Estado decidió acometer la organización y control de ese mismo camino para mejorar la fluidez del tráfico, cuando antes las naves caudicarias remontaban el río sirviéndose de sendas peor acondicionadas que discurrían en ambos márgenes. El camino contaba con distintas estaciones donde los operarios podían descansar e, incluso, pasar la noche, probablemente situados a intervalos aprovechando los meandros del río para proteger las naves de la corriente y los ladrones.

Para garantizar la operatividad de este camino era necesario contener las inundaciones periódicas del Tíber que, en su recorrido final, presentaba una gran inestabilidad, por lo que este último sector debió requerir su canalización temprana. El proyecto ya había sido también ideado por César, y aunque este quiso extender la canalización hasta la propia ciudad para evitar también allí las inundaciones, no se iniciaron hasta época de Claudio. Al mismo tiempo, este quiso superar su fama mediante la materialización de otro proyecto cesariano, el *Portus*. César planeó también la construcción de un canal interior que permitiera a las naves alcanzar Roma evitando el curso final del Tíber, conectando Terracina (situada 100 km al sur) con el río a la salida de la ciudad, pero nunca llegó a realizarse, como tampoco lo hizo el canal de 240 km ideado por Nerón, que pretendía conectar el lago Averno (Puteoli) con Ostia.

Claudio ordenó la canalización de los últimos 65 km de su cauce y mantuvo las contratas para la limpieza de las riberas. Su

intervención en el río se extendió a la construcción de diversos canales (*fossae*) paralelos a su cauce en la desembocadura para evitar las inundaciones. Sin embargo, fue necesario que Trajano continuara y ampliara esta labor con aún más decisión, construyendo el canal de Fiumicino, trasladando el camino a la margen derecha y reconstruyendo los muelles de *Emporium*. Las labores de dragado de los canales continuaron con Aureliano (270-275 d. C.), quien también reorganizó las corporaciones de barqueros del Tíber. Sin embargo, la falta de mantenimiento posterior propició que las aguas terminaran inundando diques y muelles, sobre todo en su desembocadura.

Por su parte, al menos en los últimos 30 km de su cauce, debieron existir desde muy temprano numerosos transbordadores que permitían cruzar el río en barcas, al menos hasta la construcción de los numerosos puentes que más tarde jalonaron todo este sector. Lo mismo sucedió desde Ostia a la Isola Sacra, una isla artificial entre el *Portus* y Ostia, transformada más tarde por Trajano para crear una carretera que uniera los dos puertos.

El *Portus* se diseñó para alcanzar el mayor grado de conectividad entre sus instalaciones, Ostia y Roma, mediante una red de carreteras y canales articulados en torno al Tíber. La mayoría de mercancías llegadas al *Portus* y Ostia se trasladaban a las naves caudicarias en el puerto, las cuales accedían al curso del río mediante los canales habilitados para remontar su curso hasta Roma arrastradas por bueyes.

Toda la longitud del río, desde Ostia hasta el Puente Milvio en Roma, estaba supervisada por un cuerpo de funcionarios, los *curatores alvei tiberis et riparum*, que contaban con oficinas tanto en Ostia como en Roma. El mantenimiento de los puentes que cruzaban el Tíber también se encontraba entre sus responsabilidades, y sabemos que llegaron a existir hasta 13 de ellos en el s. IV d. C., así como de los canales artificiales creados por Claudio y Trajano. Estos últimos no solo eran esenciales para el traslado de mercancías, sino también para aliviar las inundaciones periódicas que anegaban el valle del Tíber. Incluso es posible que se encargaran de supervisar las naves *caudicariae* y otras embarcaciones fluviales que actuaron entre el *Portus*, Ostia y Roma.

El más importante de los canales existentes era la *Fossa Traiana*, que conectaba el lado sur del *Portus* con el norte de la Isola Sacra, y luego hacia el Tíber en Capo Due Rami, atravesado por los *Pons Matidiae*. Al este se encontraban otros dos canales, uno de ellos corría al sureste de la cuenca hexagonal del *Portus*, alcanzando 40 m de ancho y 6 m de profundidad. Se bifurcaba desde la *Fossa Traiana* hacia el Tíber en dirección noreste para permitir el paso de las naves caudicarias hacia Roma. Otro canal se dirigió hacia el sur desde la *Fossa Traiana*, de entre 90-20 m de ancho, según sus secciones, que conectaba con el Tíber frente al puerto de Ostia y se vio cruzado por un puente que permitía el acceso al *statio marmorum* desde la Vía Flavia. Un canal adicional fue creado tanto para reducir el impacto de las inundaciones del Tíber como para facilitar el traslado desde el puerto claudiano, por lo que podríamos atribuir su construcción al propio Claudio. Corría desde el cauce del río hasta el norte del puerto fluvial en Capo Due Rami en dirección noroeste, y pudo emplearse igualmente para el transporte de sal desde el *Campus Salinarum Romanarum* hasta el Tíber y desde allí a Roma, así como hacia el *Portus* para su exportación.

Otros canales

Más allá de las intervenciones para mejorar los accesos a través del Tíber, los romanos diseñaron multitud de canales construidos a lo largo del imperio, destinados a mejorar las comunicaciones en lugares estratégicos para la seguridad y el comercio, aunque no fueron los únicos, ya que otros pueblos, como los griegos y los egipcios, también emprendieron este tipo de obras de ingeniería. El faraón Necao II ordenó la construcción de un canal navegable que uniera el brazo oriental Pelusíaco del delta del Nilo con el mar Rojo (610 a. C.) a través del lago Timsah con unos 100 km de extensión. No obstante, el problema de la excesiva sedimentación obligó a cerrarlo, hasta que Augusto ordenó su rehabilitación para el envío de una expedición al mar Rojo (26 a. C.), ya que Roma nunca mantuvo allí una flota permanente, sino solo cuando fue necesario.

No obstante, Trajano quiso acometer de nuevo labores de rehabilitación en el canal (106 d. C.) cuando decidió enviar sus

naves para atacar la costa árabe tras la conquista de Nabatea. Desde ese momento, la responsabilidad de su mantenimiento y vigilancia quedó a cargo de la *Classis Alexandrina*, ya que era necesario evitar que piratas o potencias enemigas lo utilizaran desde el mar Rojo para atacar el territorio egipcio. De ese modo, más tarde la flota enviada por Adriano pudo utilizarlo para enfrentarse a los piratas del mar Rojo.

Uno de los más famosos proyectos fue el ordenado por Nerón para el canal de Corinto. La apertura del paso entre el golfo de Corinto y el golfo Sarónico rondaba ya las mentes de los griegos desde el s. VII a. C., debido a la importancia de evitar que las embarcaciones se vieran obligadas a rodear la península del Peloponeso. Ya en ese momento, el tirano Periandro quiso construir un canal que recorriera los 6,3 km que separan ambas orillas, pero la dificultad de conseguirlo hizo que lo abandonara por la creación de una calzada de piedra que permitiría remolcar las naves entre ambos puntos. El *diolkos*, como se llamaba, permaneció activo hasta el s. I d. C.

El propio Demetrio I Poliorcetes (336–283 a. C.) también lo intentó más tarde, igualmente sin éxito, mientras que César afirmó también la necesidad de acometerlo. El siguiente sería el emperador Nerón (67 d. C.), quien utilizó 6000 esclavos y convictos para lograr lo que nadie había conseguido antes. De hecho, incluso viajó a la región y comenzó a cavar él mismo para arengar a sus operarios hasta llenar tan solo una canasta de tierra. Sin embargo, tan solo un año más tarde murió, por lo que su sucesor, Galba, decidió abandonar la labor debido a su elevado coste. No sería hasta 1893 cuando por fin se consiguió la hazaña tras 11 años de esfuerzo por parte de 2500 trabajadores con los mejores medios de la época, siguiendo el trazado ya ideado por los ingenieros de Nerón. El propio emperador también emprendió otros proyectos similares, la mayoría de ellos frustrados. Quiso extender las murallas de Roma hasta Ostia, a semejanza de los Muros Largos que protegían El Pireo desde Atenas, y también conectar Roma con Pozzuoli, aunque la obra no llegó a finalizarse tras su muerte. Del mismo modo, pretendía unir los ríos Mosela y Saona, en la Galia, para así conectar a través de ellos el Rin y el Ródano, permitiendo el acceso marítimo entre el Mediterráneo y el mar del Norte, aunque tampoco

llegó a realizarse por la oposición de los comerciantes fluviales de aquellas regiones.

Los romanos también construyeron la *Fossa Augusta*, que sirvió para conectar Rávena y las lagunas al norte, la *Fossa Drusiana* (16 d. C.) entre el Rin y el lago Flevo (Zuiderzee) por orden de Druso, la *Fossa Mariana*, elaborada por Mario (101 a. C.) para mejorar el acceso al Ródano durante su campaña contra los cimbrios, la *Fossa Corbulona* (47 d. C.), construida por Domicio Corbulón para salvar los 37 km entre los ríos Mosa y Rin, y el sistema de canales desarrollado en Britania (finales del s. I d. C.) que conectaban Londinium (Londres) con el campamento romano de Eboracum (York), evitando que las naves salieran a mar abierto.

Es más, el senador Lucio Antistio Veto propuso la creación de un canal que conectara el Mosela (que desemboca en el Rin) y el Arar (Saona, que desemboca en el Ródano) para unir el Mediterráneo y el mar del Norte, permitiendo a los mercantes alcanzar el Atlántico sin rodear la península ibérica. Sin embargo, el gobernador de la Galia Bélgica se opuso. En época de Nerón ningún gobernador quería mostrarse demasiado ambicioso o acaparar más halagos que el propio emperador, de forma que expuso el proyecto sin demasiado interés y nunca llegó a realizarse. Más tarde, Trajano planeó excavar un canal entre el Tigris y el Éufrates durante la campaña pártica del 116 d. C., pero abandonó la idea debido a las dificultades que presentaba salvar la distinta elevación que ambos presentaban.

Astilleros

La principal función de los astilleros consistía en construir y reparar embarcaciones. En la Antigüedad, los cascos de las naves mercantes se reforzaban por dos motivos fundamentales: resistir mejor las difíciles condiciones del mar y hacer posible que permanecieran en funcionamiento permanentemente o, al menos, durante largos periodos de tiempo. Cada minuto que un mercante permanecía en el astillero su armador perdía ingresos. De hecho, los cascos de las naves militares también se reforzaron para soportar mejor la embestida de los espolones enemigos, pero no estaban diseñados para resistir tanto tiempo en el mar. Normalmente las campañas militares se reducían en invierno, un descanso que los Estados

aprovechaban para mantenerlos en dique seco y extender su vida útil. No bastaba con calafatearlos para impedir o minimizar la acción del teredón; era necesario repararlos y permitir que la madera permaneciera fuera del agua el mayor tiempo posible.

No obstante, el teredón no era el único enemigo de las naves en la Antigüedad. El calafateado podía mejorar la impermeabilidad de los cascos y protegerlos de esta amenaza, pero era necesario un mantenimiento constante para limpiarlos de percebes y otros crustáceos que se adherían, así como protegerlos de los barrenadores marinos (insectos que agujerean la madera) e incluso de las rémoras que podían fijarse al timón.

Un astillero podía adoptar diversas formas. Al principio bastaba con una playa para sacar la nave por completo mientras se efectuaban allí mismo las tareas necesarias. Más tarde se construyeron en madera (que raramente han dejado restos) o generalmente en piedra, formando largas hileras de hangares techados (galpones) y separados por paredes o columnas, con las dimensiones justas para albergar las naves de mayor calado, y conectados a una rampa que permitía ponerlos de nuevo en circulación.

Las necesidades de una Armada en expansión obligaron a la construcción de numerosos astilleros en la segunda mitad del s. III a. C., algunos ubicados en el propio Tíber. En principio se trataba de instalaciones privadas, aunque supervisadas por los *fabri navales* (constructores navales) y los *architecti* (arquitectos navales) de la Armada, que trabajaban incesantemente en tiempos de guerra debido a la constante demanda de nuevas unidades, su revisión o reparación. No obstante, probablemente la Navalia de Roma también incluía astilleros para el mismo fin. De hecho, durante la Segunda Guerra Púnica (218-201 a. C.) se estableció un sistema de rotación por el cual las naves de cada flota debían atracar en las bases para su mantenimiento y reparación. Sin embargo, durante los reducidos periodos de paz en los que no fue necesario mantener esta frenética actividad, salvo quizá la mínima para reponer las naves que se retiraban de servicio cuando habían cumplido su ciclo de vida útil, muchos de estos astilleros se dedicaron a la construcción de naves mercantes.

Suponemos que los astilleros se encontraban junto a los puertos

principales de la flota romana, ya que ello facilitaría su labor y permitiría que la población cercana aportara mano de obra necesaria para su funcionamiento, aunque se han encontrado escasos restos de ellos. Es posible que, la estructura de madera de los más antiguos haya impedido la conservación, mientras que, más adelante, el uso de piedra y otros materiales para su construcción ha facilitado mucho su estudio, como ha sucedido en los puertos de Cartago, Atenas, etc.

Puentes

Roma basaba parte de su poder en los puentes. No en vano el título otorgado al principal sacerdote del colegio de pontífices romano era el de *Pontifex Maximus* (literalmente «máximo constructor de puentes»). Sin duda, es posible que se refiriera a la función del puente como nexo entre el ser humano y la divinidad, aunque bien pudo haber derivado de un cargo directamente relacionado con tan importante labor, pues los primeros puentes romanos se erigieron sobre el Tíber, y este era considerado como una divinidad protectora a la que se debía respeto. Parece que las mayores autoridades religiosas estaban autorizadas a «molestarlo» llevando a cabo este tipo de actuaciones, ya que se les consideraba las responsables del mantenimiento del Puente Sublicio, construido por el rey Anco Marcio (641-617 a. C.).

Podemos imaginar fácilmente la enorme cantidad de puentes que llegaron a erigir los romanos a lo largo de su historia. No solo en el Tíber, y tampoco exclusivamente como obras civiles, ya que las operaciones militares requirieron constantemente el inicio de este tipo de actuaciones. Intentar aquí mostrar una relación de todos aquellos conocidos es una quimera, pero, al menos, trataremos de hacer referencia a aquellos más significativos y que mantienen una relación aún más directa no solo con el ámbito naval, sino también con el curso del río que pretendían superar, como fueron los puentes de pontones.

Como hemos comentado, los romanos entendían que los ríos representaban la manifestación física de las deidades que habitaban en las regiones por las que estos transcurrían. El proceso de conquista implicaba, en sí mismo, asumir que estas mostrarían resistencia al dominio romano, pues se encontrarían

tradicionalmente más apegadas a las gentes que allí vivían y que las habrían honrado a través del culto, pueblos que ahora se habían convertido en enemigos y, por tanto, también sus deidades fluviales.

La construcción de un puente suponía, en cierto modo, un acto que evidenciaba la sumisión de estas divinidades, el modo a través del cual reconocían el poder de Roma permitiendo que se llevaran a término. No obstante, una de las principales premisas del éxito militar era la rapidez, gracias a la cual era posible sorprender al oponente para derrotarlo más fácilmente. Por ese motivo, pocas veces se disponía del tiempo necesario para invertir en el desarrollo de un puente permanente en madera o piedra, una tarea que a buen seguro se acometería más tarde, cuando todo el territorio hubiera sido pacificado, ni tampoco para trasladar a las tropas mediante transbordadores. Era necesario contar con los medios que hicieran posible la construcción de un puente temporal, lo suficientemente resistente como para soportar el paso de miles de soldados y equipos sin que la fuerza de la corriente amenazara su integridad.

Los puentes militares también servían para impresionar al enemigo. Así, por ejemplo, se suponía que era imposible construir un puente sobre el Rin, pero César lo consiguió en tan solo diez días, situándolo cerca de la actual Coblenza, en Alemania, donde el río alcanzaba los 500 m de anchura.

El cruce de los ríos podía convertirse en una tarea muy peligrosa, no solo en cuanto a la vulnerabilidad que presentaba el ejército ante el ataque de los enemigos apostados en la orilla opuesta, sino por la violencia y fuerza de la corriente. Si su profundidad impedía vadearlo, era necesario llevar a cabo este tipo de construcciones, pero los romanos también consideraron estos inconvenientes a la hora de planificar una campaña y estaban preparados. Vegecio menciona las labores necesarias para la instalación de un puente de pontones:

> Los ríos navegables se pasan colocando pilones fijados al fondo y situando sobre ellos tablones; o si ocurre algún imprevisto, se juntan rápidamente cubas vacías y se las cubre con tablones. Pero el invento más cómodo es el de los pequeños botes hechos de una sola pieza y muy ligeros tanto por su construcción como por la calidad de la madera. El ejército siempre tiene cierto número de tales

> botes sobre carros, junto con una cantidad suficiente de planchas y clavos de hierro. Así, con la ayuda de cables para atar los botes entre sí, se construye un puente que tiene la solidez de uno de piedra.

No aporta muchos detalles, pero es importante conocer que los romanos no acometían la construcción de estas infraestructuras sobre la marcha, sino que contaban con un modelo específico de bote preparado para esta labor, que acabada su función podía recuperarse para nuevas actuaciones. Algo más extenso en su descripción es Dión Casio:

> Los ríos eran vadeados por los romanos con la mayor facilidad, pues los soldados estaban siempre practicando la construcción de puentes, lo que hacían como cualquier otra maniobra bélica, fuera sobre el Danubio, el Rin y el Éufrates. El sistema que seguían era el siguiente: las barcas mediante las que se iba a hacer el puente para cruzar el río son de fondo plano, y se anclan en un lugar situado un tanto corriente arriba de donde se va a construir el puente. Entonces, a la señal, dejan una de las barcas corriente abajo, cerca de la orilla desde donde la están sujetando; y cuando ha llegado enfrente del punto por donde se ha de hacer el puente, arrojan a la corriente una cesta de mimbre llena de piedras y sujeta por un cable, que sirve como ancla. Quedando sujeta de esta manera, la barca queda en su posición próxima a la orilla, y por medio de planchas y medios de vadeo, que la barca transporta en gran cantidad, se extiende enseguida un piso hacia la zona de desembarco. Mandan luego corriente abajo otra barca, a poca distancia de la primera, y otras después de esa, hasta que han extendido el puente hasta la orilla contraria. La barca que queda más próxima a la orilla enemiga lleva torres sobre ella y una puerta, junto con arqueros y catapultas.

Los soldados de la última barca sin duda tenían la misión de expulsar a los enemigos que pudieran situarse en la orilla contraria, defenderla y proteger el cruce de las tropas a través del puente. Las naves de fondo plano permitían su empleo independientemente de

la profundidad, pues la ausencia de quilla impedía que se desestabilizaran al tocar el fondo. Así explicado parece una tarea sencilla, pero el propio Dión asegura que requería una enorme destreza, más aún ante la necesidad de proceder al cruce lo más rápido posible cuando se encontraban en territorio enemigo, motivo por el cual los soldados se ejercitaban en esta tarea constantemente.

Sin embargo, este tipo de infraestructuras no se llevaban a cabo únicamente en contextos bélicos. Calígula ordenó la construcción de un puente de pontones que debía superar los 5,2 km de separación entre Baiae (un célebre lugar de ocio) y Puteoli (el puerto más grande de Italia, actual Pozzuoli), situados en ambos extremos del golfo de Nápoles. Corría el verano del 40 d. C. cuando Calígula quiso sorprender de nuevo a sus acólitos, viajó hasta Baiae y allí confiscó todos los mercantes que pudo encontrar, los unió en dos hileras y creó un gran puente de pontones a lo largo del cual se habían amontonado grandes pilas de tierra y se habían construido estaciones de servicio con agua corriente para que asemejara la Vía Apia. Cuando fue completado, el emperador vistió sus mejores galas y lo cruzó cabalgando a lomos de su caballo bajo el sol estival, resplandeciendo como un dios, seguido de sus pretorianos. Calígula quería demostrar que era el señor no solo de todo el orbe, sino también de los mares. ¿Quién puede tratar de explicar los actos de Calígula? Lo que pasaba por su cabeza sigue siendo un misterio, pero al menos podemos conjeturar, si no todas, al menos parte de sus intenciones.

Calígula acababa de regresar de sus campañas en la Galia y Germania, lo que le permitía albergar la recompensa del triunfo por sus éxitos, pero, en lugar de eso, protagonizó este espectáculo, quizá tratando de ridiculizar así no solo al propio Senado, sino también las tradiciones romanas. No en vano, cuando anocheció, se encendieron grandes hogueras y celebraron banquetes en los barcos atracados a lo largo de todo el puente. Por si fuera poco, cuando el vino corrió lo suficiente, Calígula arrojó a algunos de sus acompañantes al mar, y ordenó que numerosos barcos iniciaran una batalla con sus espolones para deleite de los presentes. Otra explicación la ofrece el propio Suetonio, quien afirma que su verdadera intención consistía en ridiculizar a un adivino llamado Trásilo, quien le vaticinó a su padre adoptivo, Tiberio, que Calígula

tenía las mismas posibilidades de gobernar que de cruzar a caballo el golfo de Nápoles.

Mucho tiempo después (103-105 d. C.), Trajano ordenó la construcción de un puente sobre el Danubio durante sus campañas frente a los dacios, encargado al célebre arquitecto e ingeniero Apolodoro de Damasco y situado al este de las Puertas de Hierro. En este caso se trataba de una obra permanente, pero de carácter excepcional. Nadie antes había sido tan osado como para levantar un puente sobre el Danubio y nadie más lo volvió a intentar en muchos siglos, quedando inmortalizada la obra en la columna de Trajano. Las medidas del puente lo dicen todo: alcanzó los 1135 m de largo (para superar los 800 m que tenía el río en ese punto), con veinte pilares de ladrillo y piedra de 20 m de lado y 45 m de altura, sobre los que se situaba una plataforma de madera y metal de 1 m de anchura para permitir el paso rápido a todo el ejército.

Fortificaciones costeras

El Mediterráneo, al menos entre los ss. I-III d. C., se mantuvo relativamente tranquilo gracias al poder naval desplegado por los romanos, pero la situación en otras partes del imperio era distinta, sobre todo en el mar del Norte y el canal de la Mancha. Esa región se encontraba vigilada por la *Classis Britannica*, pero su extensión dificultó mucho las labores de control y prevención, por lo que fue necesaria la instalación de numerosas fortificaciones costeras y torres de vigilancia para proporcionarle apoyo. El mejor ejemplo de ello fue el denominado *Litus Saxonicum*, apelativo por el cual se conocía la línea de fortificaciones romanas que defendían la costa sajona a ambos lados del estrecho, frente a la amenaza de francos, sajones, etcétera.

Parece haberse establecido a finales del s. III d. C. por el aumento de la presión sobre las fronteras del imperio. De hecho, a finales del s. IV d. C., solo las plazas fuertes de Britania se mantuvieron en funcionamiento, mientras que las zonas de defensa de la Galia comenzaron a organizarse de manera independiente, y las primeras no parece que se mantuvieran más allá del s. V d. C.

Este dispositivo se encontraba bajo el mando de una figura específica creada por Constantino, el *Comes Litoris Saxonici per Britanniam* («conde de la costa sajona en Gran Bretaña»), para la

defensa de las regiones sur y suroriental de Britania, ya que en ese momento las regiones septentrionales de la Galia contaban ya con sus propios oficiales denominados *dux tractus Armoricani* y *dux Belgicae Secundae*.

La principal misión de las fortalezas romanas consistía en detectar la posible aparición de escuadras enemigas o naves piráticas, de forma que fueran capaces de rechazarlas o, en su defecto, proteger la navegación de cabotaje y advertir a las poblaciones costeras mediante señales visuales o sonoras con la suficiente antelación para escapar o preparar la defensa. No en vano, con el debilitamiento de las flotas romanas durante el Periodo Tardío, su número se multiplicó frente al existente durante el Principado, al menos en la costa norte atlántica. De hecho, en el Mediterráneo los puertos no solían estar dotados de murallas, lo que no sucedió de forma generalizada hasta la invasión de los vándalos (440 d. C.), por lo que su defensa se realizaba desde el mar, a través de las flotas, con ayuda de guarniciones costeras (*praesidia*) y fortalezas (*castella*).

Apoyo en tierra

El Mediterráneo contaba con extensos kilómetros de costas poco profundas, especialmente peligrosas cuando se encontraban cerca de las instalaciones portuarias, por lo que es muy posible que se colocaran marcadores que informaban sobre la distancia a la que se encontraba el fondo marino y marcaban las rutas seguras durante las aproximaciones, siendo de gran ayuda para los pilotos. Lamentablemente, este tipo de elementos no han dejado restos en el registro arqueológico, por lo que nuestra principal fuente de información proviene de los comentaristas clásicos. Ellos nos informan de que las aguas poco profundas de algunos lagos y estrechos estaban marcadas con postes a cada lado. Durante el s. v d. C., sabemos que se colocaban ramas de laurel sobre pilas en el lecho marino para seleccionar canales navegables a lo largo de la costa de Pisa. Con seguridad, las ayudas artificiales a la navegación se utilizaron también en cursos fluviales, muy útiles incluso cuando la visibilidad era escasa, empleando postes o ramas para marcar los canales seguros.

Por otro lado, una costa elevada y prominente puede convertirse

en el medio más adecuado para identificar la posición, no solo durante la navegación de cabotaje, sino también para las embarcaciones en aguas abiertas, ya que les permite determinar fácilmente los puntos de partida y desembarque. Y, la topografía natural de la costa mediterránea además se ha visto afectada por la acción humana, buscando así proporcionar indicadores posicionales aún más claros para los marineros en el mar. En la literatura homérica existen referencias a túmulos que se levantan en los promontorios. En origen, dichas estructuras se construyeron principalmente para honrar a los muertos alojados en el interior, pero también parecen haber colaborado intencionalmente como marcadores marítimos.

Las cadenas montañosas y las colinas distintivas situadas cerca de una región costera generaban un perfil reconocible y característico, principalmente en la costa septentrional del Mediterráneo, cuya silueta era visible desde el mar. Lo mismo sucedía con las islas, islotes y archipiélagos que pueblan todo el Mediterráneo, ya que las mayores de ellas se extienden desde la cuenca oriental (como Chipre o Creta), hasta el occidente (Sicilia, Córcega, Cerdeña, las Baleares, etc.), proporcionando también marcadores de posición bien conocidos que pueden divisarse antes de que las embarcaciones perdieran de vista otro punto de referencia como es la costa del continente. Incluso, el avistamiento de otras naves podía proporcionar información sobre la orientación adecuada, ya que existían rutas comerciales tradicionales que soportaban un intenso tráfico.

Los promontorios existentes a lo largo del Mediterráneo también fueron intencionalmente rematados mediante la construcción de templos como medio para marcar puntos de contacto o advertir a los marineros que se acercaban a una costa potencialmente peligrosa, ya que eran visibles desde enormes distancias. Es más, muchos de estos templos estaban situados a lo largo de las principales rutas marítimas del Mediterráneo, por lo que cumplían una triple función social, religiosa y naval. Sin embargo, estos puntos de referencia de poco servían en momentos de oscuridad o niebla. Por ese motivo, al menos en algunos casos, los sacerdotes de los templos costeros encendían balizas que actuaron como guías o advertencias para los marineros en momentos de escasa visibilidad.

En el estrecho canal norte del Bósforo de Tracia, Filóstrato (s. III d. C.) describe un templo donde «la luz de la entrada […] está colgada para advertir del peligro a los barcos que navegan desde el Ponto Euxino».

Las fuentes proporcionan pocas pistas sobre cuándo comenzaron a usarse estas balizas específicamente como ayudas a la navegación, aunque sabemos que lo hicieron al menos desde los tiempos homéricos (s. VIII a. C.). Por entonces, es probable que tan solo se tratara de simples luminarias colocadas en las playas o promontorios para guiar a los pescadores locales o comerciantes costeros hacia los canales seguros. Y con el tiempo se desarrollaron hasta que, en el Periodo Helenístico, comenzamos a presenciar la construcción de torres y columnas independientes coronadas con fuegos o, incluso, faros destinados a esa misma finalidad de forma que durante la noche era posible proyectar la luz que generaban mucho más lejos hacia el mar, y durante el día su sola presencia era ya visible desde el horizonte.

Faros

Uno de los elementos más conocidos como apoyo para la navegación en tierra son los faros. Hasta el día de hoy, los faros siguen actuando como principales estructuras artificiales de ayuda a la navegación, no solo para aquellos marineros atrapados por la escasa visibilidad (ya se debiera a la oscuridad, la niebla, las tormentas de polvo o la lluvia intensa), sino también durante el día, ya que proporcionan puntos de referencia visual que permiten extender la distancia a la que los marineros pueden mantener el contacto visual con la costa.

Sin embargo, entre la ingente cantidad de obras dedicadas al estudio de la ingeniería romana, normalmente apenas encontramos breves referencias a un tipo de construcción tan importante y esencial para la vida marítima. Si pensamos en los faros de la Antigüedad, inevitablemente el primer pensamiento que acude a nuestra mente se refiere a una de las Siete Maravillas del Mundo Antiguo, el Faro de Alejandría (279 a. C.), que alcanzó los 130 m de altura para guiar a los marineros de manera segura a la ciudad y evitar que las embarcaciones encallasen en los bancos del delta del Nilo occidental. No obstante, los romanos se convirtieron también

en excelentes constructores en cuanto a este tipo de infraestructuras, puesto que fue necesario poblar con su silueta gran parte de los puertos que permanecieron bajo su control.

Es difícil conocer la técnica constructiva empleada para la señalización en época romana, puesto que no existen estudios dedicados exclusivamente a su desarrollo. Las señalizaciones que poseían los puertos indicando su entrada estaban formadas por una baliza portuaria, o faro del puerto, y otra señal personal y propia que lo identificaba, que se situaban a ambos lados de la bocana, aunque normalmente el faro no se situaba exactamente en el extremo del dique, como en la actualidad, sino casi en la mitad de su recorrido, y al otro lado era frecuente colocar una estatua o algún elemento representativo del puerto. No obstante, existían también faros desligados de las propias estructuras portuarias, denominados balizas, con la misma finalidad que la actual: ayudar a la navegación, nocturna y diurna, favorecer la vigilancia costera, señalar rutas, actuar como puntos de referencia marítima y permitir la comunicación. La principal labor de un faro siempre fue la orientación de las naves en condiciones de visibilidad reducida.

En gran medida, la expansión de la cultura romana se basó en el empleo y perfeccionamiento de las técnicas desarrolladas por las culturas que iba dominando, a las que añadían un sentido eminentemente práctico y la necesidad de dominio geográfico sobre el entorno, para generar los medios necesarios que permitieran mantener sus objetivos. Además, los elementos técnicos fueron variando y sofisticándose a lo largo del tiempo, adaptándose, según su importancia, a los gustos y estilos arquitectónicos propios y más avanzados de cada momento. Lamentablemente, la mayoría de restos asociados a los faros de origen romano han desaparecido, lo que dificulta afirmar el grado de complejidad que llegaron a alcanzar. Y no siempre podemos achacar esta circunstancia al paso del tiempo, ya que el faro de Capri fue destruido ya durante el reinado de Tiberio (37 d. C.) por un terremoto.

Los faros presentaron numerosas formas y categorías a lo largo de la Antigüedad, sobre todo debido a que se convirtieron también en elementos propagandísticos que reflejaban las aspiraciones políticas de sus promotores. La configuración más básica consistía en una torre vertical que, dependiendo de la categoría, podía tener

hasta tres alturas. Su altura final dependía de la morfología que presentaba el lugar elegido y del alcance que debía tener para dar servicio a los barcos, aunque se intentaba que siempre alcanzara la máxima posible, con la finalidad de ampliar el radio de alcance de la luminaria que coronaba estas estructuras, aunque se reducía mucho si debían instalarse en zonas bajas o de marismas.

Una vez que Egipto pasó a formar parte del Imperio romano, sus ingenieros tomaron el Faro de Alejandría como modelo, situado en la isla de Pharos, cuyo nombre adquirió y ha perdurado para esa clase de construcciones hasta nuestros días. Contaba con una base cuadrada de 55 m de altura, que servía de alojamiento a los trabajadores encargados de su gestión, la segunda sección tenía una sección octogonal con 27,5 m, y la tercera, de sección redondeada, alcanzaba los 18,3 m. La parte superior estaba formada por una cúpula sobre ocho columnas en la que se instaló la luminaria, un brasero de madera resinosa cuya luz se proyectaba mediante un sistema de espejos cóncavos de metal pulido, que podía observarse a más de 50 km. Era el mismo sistema empleado tiempo atrás desde la cima de las montañas como señal y punto de referencia para los navegantes. Por último, la cúspide del faro estaba rematada por una figura de pie, flanqueada por dos tritones.

Los faros podían emplearse adicionalmente como oficina administrativa, habitual en aquellos adscritos a un complejo portuario (como sucedía en el faro de Gadir), lo que también obligaba a modificar su diseño, principalmente en los pisos inferiores. Uno de ellos se instaló en Brigantium (La Coruña, actual Torre de Hércules) por mandato de Trajano a principios del s. II d. C., lo que sugiere que existía allí una ruta comercial activa que necesitaba este elemento, más allá de la actuación de las flotas romanas, y otro coronaba el Paso de Calais, en la población de Gesoriacum (actual Boulogne-sur-Mer), con 61 m de alto. Al otro lado del paso, en la actual Dover, existían dos faros a cada margen del puerto, construidos en el 100 d. C., con 24,4 m de altura. De hecho, en condiciones de poca visibilidad, una estructura de gran altura podía convertirse en un inconveniente, ya que en las regiones donde la neblina o niebla es habitual es recomendable situar el faro tan cerca del nivel del mar como sea posible a fin de lograr la máxima visibilidad en estas condiciones.

La mayoría de principales puertos destinados a las flotas romanas contaban con un faro, como Miseno, Ostia o Fréjus, todos ellos diseñados con varios pisos, y planta redonda u octogonal, hasta el punto de que en el 400 d. C. se contaron más de 30 en servicio a lo largo del Imperio romano. No en vano, a principios del s. V d. C., san Paulino describe la terrible experiencia de un marinero solitario atrapado en un mercante sardo a merced de fuertes vientos invernales, arrastrado sin rumbo hasta que divisó con alegría el faro de Ostia. El constante trasiego de grandes mercantes a través del Mediterráneo y durante todo el año probablemente se convirtió en un fuerte incentivo para que las autoridades de los grandes puertos asumieran el enorme coste que suponía no solo instalar este tipo de infraestructuras, sino mantenerlas en funcionamiento de forma permanente.

12. LOGÍSTICA

Bellum se ipsum alet.
«La guerra se alimenta a sí misma».
Catón el Viejo (en Livio, 34, 9, 12)

La cita clásica de Catón expone como nadie el medio principal de suministro empleado por el ejército romano, omitiendo astutamente que se refiere al requisamiento ejecutado por las tropas en el propio teatro de operaciones. Sin embargo, la guerra no solo necesitaba alimentarse; también requería armas, hombres, maquinaria de asedio, herramientas y otros equipamientos que no siempre era posible obtener sobre el terreno o transportar por parte de las legiones. Esa es la esencia de la logística militar, cuyo concurso es crucial para alcanzar la victoria, y ahí es donde la Armada jugaba un papel decisivo.

La función tradicional de la Armada no solo consistía en vigilar el medio acuático y enfrentarse a las escuadras enemigas, sino también garantizar la seguridad de las comunicaciones y abastecer a las tropas allí donde estas se encontraran. De hecho, la expansión del imperio llevó a las legiones tan lejos que realizar estas operaciones por tierra no solo era demasiado peligroso, sino también costoso, y hubiera obligado a emplear un tiempo excesivo del cual los soldados no siempre disponían. La flota era esencial para que las legiones pudieran desempeñar su labor en cualquier lugar, y para ello también necesitaba recursos e instalaciones adecuadas. La maquinaria bélica se organizaba como una unidad, de forma que, si todos sus engranajes funcionaban adecuadamente, nadie podría pararla.

En época republicana, al menos hasta las reformas de Mario (107 a. C.), los ejércitos consulares solo necesitaron recursos durante los periodos estivales de campaña, aunque en la práctica la guerra era virtualmente constante. El Senado otorgaba al comandante (ya fuera cónsul o pretor) plena autoridad para

organizar todo lo necesario, incluidos los recursos. Como quiera que, normalmente, la guerra se extendía más allá de su mandato, era necesario que su sustituto realizara la misma labor, enviando equipo y refuerzos al teatro de operaciones, mientras las líneas terrestres y rutas marítimas de abastecimiento se encargaron de mantener aprovisionadas a las tropas presentes en el campo. Aun así, siempre que era posible, el Senado trataba de evitar el coste y riesgo que ello suponía apelando a sus aliados más cercanos, mientras que el comandante hacía lo propio obteniendo parte de lo necesario mediante el requisamiento a las poblaciones que encontraba.

Sin embargo, Roma no fue siempre capaz de acometer esta tarea. Uno de los tratados firmados con los cartagineses (279 a. C.) incluía la obligación de usar sus naves para aprovisionar a los romanos durante la guerra contra Pirro de Epiro. Sin duda, los romanos aún no disponían de la infraestructura necesaria para hacerlo por sí mismos o, al menos, con garantías, algo que quedó demostrado cuando sus ejércitos tuvieron que abandonar la península itálica para marchar a Sicilia durante la Primera Guerra Púnica, incluso con la ayuda del rey Hierón de Siracusa. Por ese motivo, ya durante el Periodo Republicano, el Estado asignó oficiales militares o magistrados a sus fuerzas navales y les dio control sobre el envío de suministros, los cuales quedaron al servicio de los cónsules para cubrir las necesidades de las tropas, aunque la relación entre ambos magistrados apenas es conocida. La misma labor que en época imperial llevaron a cabo legados o cuestores.

En este sentido, es necesario distinguir las líneas de suministro (*commeatus*) de las provisiones transportadas por el ejército (*impedimenta*). El concurso de ambos era indispensable para asegurar el buen abastecimiento de las tropas, ya que si un convoy era interceptado o se veía afectado por algún imprevisto (tormenta, etc.), debían ser capaces de resistir hasta la llegada del siguiente sin quedar expuestas al enemigo. Tras el primer enfrentamiento con los cartagineses la lección quedó aprendida, pues la capacidad de mantener una conexión permanente entre la fuente de suministros y el ejército es una de las características esenciales de la estructura militar avanzada. Del mismo modo, existen diferencias importantes

entre lo que militarmente se consideran bases operativas y bases tácticas.

Bases operativas

La existencia de bases operativas sobre el terreno (*stativa* o *sedes belli*) permitía almacenar los suministros necesarios que el ejército necesitaba no solo para actuar adecuadamente en el campo, sino que le otorgaba también una mayor flexibilidad a la hora de planificar las tácticas y la estrategia a seguir. Podía existir una única base operativa que fuera variando su ubicación con el avance de las tropas, capaz de ofrecer apoyo de forma adecuada en el menor tiempo posible, y siempre establecida en lugares de fácil defensa frente a las acciones enemigas. Normalmente se establecían en puertos aliados situados en la cabecera de cursos fluviales navegables, que contaban con el resguardo de la ciudad a la que estaban ligados y permitían descargar los suministros transportados por la flota antes de enviarlos a su destino río arriba, reduciendo así el tiempo necesario para alcanzarlo.

No obstante, mantener una única línea de suministros podía resultar peligroso en determinados contextos bélicos, y sería poco útil cuando existía más de un ejército actuando de forma independiente sobre el campo, por lo que era frecuente emplear más de una, lo que obligaba a contar con un número superior de bases operativas. De ese modo, una ciudad podía convertirse en base operativa, viéndose obligada a colaborar con todos los suministros atesorados en ella para las labores militares, almacenando los recursos que las tropas reunían adicionalmente a través del forrajeo (*frumentatum*) o la compra en núcleos cercanos. De ese modo, si era posible obtener lo suficiente para sostener la campaña, estas bases podían evitar la necesidad de establecer líneas de suministros que las conectaran a lugares más lejanos o, incluso, a la capital romana, reduciendo así el riesgo operacional. Para ello, era necesario que la base dispusiera de almacenes y depósitos adecuados con el fin de mantener a resguardo las provisiones durante largos periodos. Por ejemplo, durante la Segunda Guerra Púnica (210 a. C.), los romanos capturaron dos bases operativas cartaginesas ubicadas en Samnio (Meles y Marmoreae), donde obtuvieron 350 000 *modii* de cereales (el *modius* equivalía a 8,75

litros), suficientes para abastecer a un ejército de 40 000 soldados durante más de dos meses; y en Cartago Nova, Escipión obtuvo 670 000 *modii* de cereales.

En el s. III a. C., las bases operativas se habían convertido en habituales dentro del sistema militar romano. Lucio Junio Pulo convirtió Siracusa en su base operativa durante el sitio de Lilibeo (242 a. C.), en la Primera Guerra Punica, y conocemos otros muchos ejemplos, como el de Útica cuando los romanos acometieron el sitio de Cartago para finalizar la Tercera Guerra Púnica (149-146 a. C.).

Sin embargo, las bases operativas cumplían también distintas funciones adicionales. Actuaron como lugar donde reunir los efectivos y maquinaria necesarios antes de iniciar la campaña militar, amén de otras tareas esenciales, como la tesorería (*pecunia publica*), oficina administrativa (*litterae publicae*), etc., además de custodiar el botín de guerra, que incluía normalmente a los enemigos capturados para ser vendidos como esclavos. Si estas no contaban con las instalaciones necesarias para el buen servicio, los romanos no dudaban en acondicionarlas mediante la construcción de las infraestructuras necesarias (almacenes, cuarteles, astilleros, etc.). Lo mismo sucedía en las rutas de suministros, dotadas de puentes, calzadas, etc., que permitían el envío seguro y rápido de todo lo necesario hasta la posición del ejército.

En época imperial, las bases operativas romanas establecidas en ciudades portuarias (marítimas o fluviales) podían contar con el apoyo en el envío directo de provisiones desde las bases principales de la flota (en Miseno y Rávena) o, más fácilmente, desde aquellas pertenecientes al resto de flotas romanas que se encontraran mucho más cerca del teatro de operaciones, donde el gobernador provincial se encargaría de reunir todo lo necesario.

Sin embargo, cuando la región no contaba con zonas urbanizadas adecuadas y las labores de acondicionamiento habrían requerido demasiado esfuerzo, los romanos también estaban preparados para acometer la construcción de bases operativas desde cero, dotadas de las infraestructuras mínimas necesarias para ejercer su función y asegurar su defensa. Para facilitar la tarea, era habitual aprovechar los campamentos militares que las tropas abandonaban a su paso para adentrarse en territorio enemigo. Incluso, si se mantenían en pie, los campamentos abandonados en

campañas anteriores podían cumplir ese cometido con pequeñas remodelaciones. Una legión compuesta por 4800 soldados requería, al menos, 1500 t de trigo anuales para su mantenimiento, y no solo se alimentaban de grano, ni requerían únicamente suministros alimenticios, sino también equipamiento, armas, etc., por lo que era necesario construir enormes almacenes y demás instalaciones.

Bases tácticas

Las bases tácticas se establecieron como apoyo para el ejército durante su avance, por lo que cada nuevo emplazamiento se situaba siempre demasiado cerca de las posiciones enemigas como para convertirse en base de operaciones y exponerla al peligro. Este sistema implicaba la existencia de numerosas bases tácticas a lo largo de las rutas seguidas por las tropas, de manera que las más alejadas se mantuvieron activas como depósitos secundarios. Si el enemigo conseguía tomar la base táctica, el ejército podía retroceder para aprovisionarse temporalmente en cualquiera de las otras, hasta que llegaran nuevos suministros desde la base operativa. Así, la pequeña dotación encargada de su custodia podía tener la misión de mantenerla en activo gracias a las provisiones que llegaban desde la base operativa, mediante las aportaciones de los pueblos aliados más cercanos o el forrajeo.

Por otra parte, una ciudad podía convertirse en base táctica temporal, igual que los campamentos romanos que las tropas dejaban atrás durante su avance. Tan solo era necesario dotarlas adecuadamente, de forma que las provisiones y equipos almacenados se mantuvieran a salvo del deterioro provocado por el clima (lluvia, granizo), el fuego, las plagas, etc., así como el robo o saqueo perpetrado por el enemigo. No en vano, los romanos conocían bien los mejores medios empleados para la conservación de alimentos durante largos periodos, controlando tanto la temperatura como la humedad y el oxígeno necesarios para evitar que el grano germinara o se corrompiera, de manera que los almacenes se construían cuidadosamente. De hecho, en lugares de clima muy húmedo o en los depósitos ubicados en zonas portuarias, la excesiva humedad era un problema prioritario, por lo que se procuraba que contaran con la ventilación adecuada.

Las bases tácticas, al igual que la base operativa, solían situarse

cerca de cursos fluviales siempre que fuera posible, dado que era aconsejable evitar los costosos y lentos traslados de suministros por tierra, los cuales también ofrecían más facilidades al enemigo que tratara de hacerse con ellos. De ese modo, naves menores de transporte se cargaban en la base operativa y remontaban los cursos de los ríos hasta descargar en la base táctica más próxima al ejército.

Transporte fluvial

A pesar de los riesgos que suponía el medio acuático, siempre que fuera posible se prefería el transporte marítimo y fluvial frente al terrestre. Navegando era posible recorrer grandes distancias en menos tiempo, y trasladar mercancías mucho más voluminosas reduciendo considerablemente el esfuerzo y coste que exigía hacerlo por tierra. Los peligros de la mar (tormentas, piratas, etc.) no eran superiores a los que ofrecía el medio terrestre, donde el enemigo, los salteadores, etc., podían causar el mismo o más daño aún, por lo que, si era necesario afrontar riesgos, era mejor hacerlo aprovechando el viaje de la forma más eficiente. Los romanos eran conscientes de ello, y por eso sabían que el dominio del mar y los cursos fluviales era esencial para el abastecimiento y explotación de los territorios en conflicto.

Los ríos navegables eran especialmente importantes. El Rin permitía acceder al interior de Germania, el Ródano hizo lo propio en la Galia, igual que el Danubio en Panonia y Dacia, el Nilo en Egipto, el Tigris y el Éufrates en Mesopotamia, etc., por no mencionar otros cursos menores, como el Ebro y el Guadalquivir en Hispania o el propio Tíber y el Po en la península itálica; su concurso era vital para los intereses romanos, que emplearon todos los medios para mantenerlos bajo control, pues también eran muy útiles como frontera que los separaba del territorio enemigo.

No obstante, el transporte fluvial requería unas condiciones mínimas para ser viable. Principalmente debía contar con un cauce profundo y no presentar rápidos o cataratas que impidieran la navegación. En época estival su curso podía descender demasiado hasta hacerse impracticable y en primavera los deshielos incrementaban la fuerza de su cauce, imposibilitando que las naves fueran capaces de remontarlo. Incluso algunos de ellos llegaban a

desbordarse o congelarse durante el invierno (como sucedió durante la revuelta de Saturnino contra Domiciano en el 89 d. C.), por lo que la imposibilidad de transportar suministros podía generar carestía entre las tropas. No solo eso, el traslado de mercancías en el medio acuático requería de especial cuidado a la hora de impermeabilizar las bodegas y zonas de carga para evitar que las provisiones entraran en contacto con el agua y se deterioraran.

En ocasiones, una simple vara era suficiente para medir la profundidad de un curso fluvial y se utilizaban pieles infladas y adheridas a los costados de las naves para mejorar su flotabilidad en corrientes fuertes. Pero incluso con esos medios era difícil descubrir bancos ocultos, mientras que las corrientes excesivamente violentas podían llegar a hundir un barco fluvial. De ahí que fuera tan importante contar con toda la información posible sobre los cursos fluviales que el ejército encontraría a lo largo de la campaña, ya que la flota romana solía ofrecer apoyo constante marchando junto a las tropas. Es cierto que el control de mares y océanos proporcionaba a los romanos una ventaja táctica enorme sobre sus enemigos, pero en época imperial las provincias de Germania Superior, Panonia, Raetia y Noricum carecían de acceso marítimo, por lo que controlar el acceso fluvial era esencial.

Para ello, los romanos desarrollaron varios modelos de embarcaciones fluviales adaptados a las necesidades (mayor o menor volumen de carga, peso, tamaño, etc.) y a las características específicas del medio en el cual iban a realizar su actividad (anchura y fuerza del cauce, profundidad, etc.), aunque la mayoría de ellos eran de tamaño mucho menor que el de las naves que operaban en mar abierto. Ya hemos hablado de las naves caudicarias, capaces de emplearse para el transporte fluvial de suministros para el ejército, pero además existieron otros modelos empleados simultáneamente y también se generaron otros con el paso del tiempo. En cualquier caso, una nave fluvial de transporte ligera (*onerariae leves*) con capacidad para 9 t evitaba un traslado por tierra mucho más lento y que requeriría 18 carros y 72 animales de carga para acarrear el mismo volumen.

No cabe duda de que remontar un río a plena carga era una tarea complicada, por lo que muchas veces recurrían a la ayuda de animales para remolcar las naves, aunque siempre sería necesario

un menor concurso de ellas y, aun así, seguían cubriendo la misma distancia en menos tiempo. De hecho, un solo caballo era capaz de tirar de una carga 250 veces superior a la que era capaz de transportar sobre sus lomos.

Transporte marítimo

Hasta el final de la Primera Guerra Púnica (241 a. C.), la Armada romana nunca tuvo que actuar más allá de la península itálica, salvo en Sicilia y puntualmente en el norte de África, lo que facilitaba mucho el aprovisionamiento de las tropas por vía marítima, ya que siempre se encontraron cerca de puertos aliados donde abastecerse o, llegado el caso, acantonarse durante el invierno sin sufrir carestías. Así se creó un complejo aparato logístico principalmente diseñado para la recolección y envío de suministros que mostró su capacidad operativa ya durante la Segunda Guerra Púnica. A su conclusión, los nuevos ámbitos de influencia bajo dominio romano requirieron el establecimiento de nuevas rutas de comunicaciones que alcanzaran ahora Grecia, Hispania, etc. Por ese motivo, era esencial contar con bases y puertos tanto propios como aliados en aquellos territorios, de manera que fuera posible utilizarlos como bases operativas en caso necesario, almacenando allí los recursos obtenidos por el Estado o aportados por esos mismos aliados para cuando el ejército o la Armada no pudieran obtener avituallamiento sobre el terreno.

El sistema aún no se había desarrollado todo lo que cabría esperar en este momento, puesto que Publio y Cornelio Escipión se vieron obligados a solicitar que el Senado les enviara suministros, equipamiento y dinero para mantener la campaña en Hispania al inicio de la Segunda Guerra Púnica (215 a. C.). Sin embargo, poco después, cuando Escipión obtuvo la victoria en Zama (202 a. C.), había acumulado una cantidad de recursos tan elevada que fue necesario reenviarlos a Roma tras la campaña para vender el excedente al pueblo, lo que demuestra cómo en apenas una década consiguieron organizar todo lo necesario para que los ejércitos pudieran actuar eficazmente.

Ciertamente, a lo largo de la Antigüedad los barcos de guerra siempre se mostraron propensos a sufrir durante las tormentas, pues no estaban diseñados específicamente para soportarlas, sino para las

características propias del combate naval de la época. Por su parte, los mercantes se pensaron para superar las mayores inclemencias climáticas, en parte debido a que el transporte de suministros no podía detenerse ni siquiera en invierno, cuando las condiciones del mar resultaban más peligrosas. De hecho, incluso llegaron a organizar operaciones militares específicamente invernales para obtener una ventaja táctica o sorprender al enemigo, de forma que la flota no solo debía transportar a las tropas, sino mantener abiertas las líneas de suministro durante la temporada más peligrosa para la navegación. Así lo hizo César, por ejemplo, para alcanzar Brundisium y encontrarse con Pompeyo (48 a. C.), atravesando el mar con sus tropas en pleno diciembre.

En parte debido a ello fueron muchos los momentos en que flotas mercantes romanas resultaron completamente destruidas por fuertes temporales, como sucedió cerca de Lilibeo, cuando 800 mercantes y 120 naves de guerra romanas acabaron en el fondo del mar tras verse sorprendidas por una tempestad (242 a. C.). De hecho, la amenaza de tormentas podía impedir la salida de las naves del puerto hasta que las condiciones climáticas mejoraran, obligando al ejército a resistir.

Sin duda, un aparato logístico tan complejo como para acometer maniobras de abastecimiento que implicaban cientos de naves, miles de operarios, bases, puertos, etc., debía contar también con un servicio de información adecuado, pues era necesario conocer permanentemente la posición de las tropas para trasladar hasta allí los suministros, acumulando en la base operativa todo lo necesario, calculando las rutas, los tiempos para cubrir el trayecto, las naves requeridas, los operarios, las fuerzas encargadas de proteger el envío, etc. Un error en este sentido podía poner en peligro no solo al convoy, sino también al propio ejército si algo salía mal o el enemigo llegaba a conocer su posición. Por ejemplo, en el 198 a. C. Flaminino tuvo que enviar exploradores para descubrir dónde habían aterrizado sus barcos de suministro, y tiempo después las tropas romanas en Macedonia tuvieron que sufrir carestía (169 a. C.) porque las naves se enviaron a un puerto equivocado, situado más de 100 km al sur de su posición.

De hecho, si era necesario, cuando no se contaba con una flota adecuada o disponible para esta tarea, se construía expresamente,

como hizo Germánico (16 d. C.) cuando ordenó preparar más de 1000 naves para enfrentarse a los germanos, o podían emplearse naves mercantes para labores exploratorias si no quedaba otra alternativa.

Los romanos emplearon durante mucho tiempo el puerto de Ostia como base operativa principal para la redistribución del grano y otros recursos, descargados allí por los mercantes provenientes de Sicilia, Cerdeña, etc., reenviados directamente a las distintas bases operativas a lo largo del territorio romano. No obstante, según las necesidades de cada campaña, esta pudo sustituirse por otros puertos igualmente adecuados y mejor posicionados, como Puteoli (215 a. C.), a veces se enviaron directamente desde las regiones productoras a las bases tácticas para reducir el tiempo necesario o se transportaron directamente junto con las tropas, como durante la campaña africana de Escipión (204 a. C.).

Si algo podía detener la expansión romana durante el Periodo Helenístico era la propia limitación de su organización logística, y ese fue el motivo de su constante desarrollo y adaptación práctica a las necesidades de las tropas. Sin ella, las operaciones en lugares tan lejanos como Asia, Britania o tan siquiera en Hispania habrían sido imposibles, pues mantener un ejército de manera autónoma y sobre el terreno era imposible sin el concurso del Estado y sus aliados. A comienzos del s. II a. C. Roma puso a disposición del pueblo 1 000 000 de *modii* (6700 t) de grano excedente acumulado desde Cartago, Sicilia, Cerdeña, etc., para las campañas militares, y el dominio obtenido más tarde sobre Próximo Oriente o Egipto no hizo sino aumentar los recursos que Roma podía gestionar.

En época de Augusto el imperio se extendió aún más, pero comenzó a surgir la necesidad de mantener fronteras permanentes en lugares lejanos y dispersos que requerían el envío constante de suministros. Esta situación, unida a la reorganización iniciada por el primer emperador de Roma, propició un cambio importante en el aparato logístico controlado por el Estado. El sistema de suministro establecido hasta ese momento no podía asumir esa tarea sin nuevas medidas que aseguraran el abastecimiento y redujeran el elevado coste que suponía. Desde entonces, serían los gobernadores provinciales quienes se responsabilizarán de mantener y aportar todo lo necesario para el buen desarrollo de las actividades que

debían desempeñar los ejércitos estacionados en sus territorios, no solo en cuanto a los suministros, sino también de establecer las bases tácticas y operativas, y de garantizar la seguridad de las líneas de transporte. De ese modo, se emplearían únicamente los recursos locales o, al menos, esa era la intención, aunque podemos imaginar que esto no fue siempre posible y que el Estado romano tuvo que hacerse cargo de aportar lo que las provincias no podían ofrecer por sí mismas durante todo el Periodo Imperial. Grandes cantidades de provisiones, particularmente grano, se enviaron desde las provincias productoras, como Egipto y África, a los campamentos de las legiones en el este, desde el norte de la Galia a Renania, o desde Hispania a Mauritania.

No obstante, estas disposiciones no representaban la creación de líneas de suministros como tales, ya que la concentración de grandes contingentes para la defensa de las fronteras presentaba un problema logístico de índole muy diferente, en función de la actividad desarrollada. Los frentes activos requerían una mayor cantidad de recursos, que se entregaran más asiduamente y que fuera posible disponer de ellos en un contexto dinámico, no estático, por lo que fue necesario retomar algunas disposiciones que ya habían demostrado su eficacia en época republicana. El Estado asignaba rutinariamente a una o más provincias la tarea de reunir provisiones para una campaña, normalmente aquellas más próximas al teatro de operaciones y con capacidad para acometer la tarea con éxito. El control del Mediterráneo permitía a las flotas encargarse del transporte en sus zonas asignadas con relativa seguridad, salvo por la esporádica acción de los piratas, y aquello que no era posible producir o adquirir en las zonas cercanas a las bases navales era enviado desde las regiones productoras para mantener los recursos necesarios disponibles.

Debemos señalar que la acción pirática estaba especialmente interesada en apresar las valiosas cargas transportadas a través de las líneas de suministros marítimas y fluviales, pero enfrentarse a la flota romana no era tarea para una sola embarcación temeraria, sino que requería el concurso de alianzas entre varios líderes piratas. Es más, sabemos que en varias ocasiones esta iniciativa ni siquiera la asumieron por sí mismos, sino a raíz de acuerdos firmados con otros poderes que les contrataban para así mermar los

recursos del enemigo, como hizo Mitrídates VI durante su enfrentamiento con Roma, pero también el propio Sertorio durante su conflicto con Sila, y con muy buenos resultados.

Si era necesario transportar tropas hasta el frente o allí donde fuera posible para sofocar una revuelta, etc., normalmente se aprovechaba para cargar en las naves de la flota los recursos necesarios, al menos para las primeras semanas de campaña. Del mismo modo, las labores de patrulla y vigilancia llevadas a cabo por escuadras trataban de evitar almacenar demasiados víveres, optando por abastecerse en ruta, ya que las naves militares no contaban apenas con espacio para ello, mientras que las misiones exploratorias requerían contar con esos suministros, ante la imposibilidad de obtenerlos a través de sus bases, ya que normalmente se realizaban en territorios situados fuera de las fronteras imperiales.

Un aspecto importante y que ha generado enorme debate tiene que ver con la disponibilidad de naves de transporte para las operaciones militares romanas. Sabemos que estas actuaron en todas las ocasiones en que fue necesario, tanto en época republicana como imperial, pero las fuentes no mencionan si formaban parte de la propia Marina romana o se requisaban a los comerciantes cuando había que realizar un servicio. Aparentemente la ausencia de pruebas en cuanto a su existencia o construcción en el seno de la Armada hacen pensar que fueron requisadas, ya que el propio Germánico tuvo que construirlas durante su campaña (16 d. C.). Sin embargo, se trató de una medida excepcional, pues las fuentes sí mencionan la existencia de un tipo de nave especialmente diseñada para el transporte de équidos, el *hippagogo*, cuyos ejemplares debieron pertenecer a la flota. Hay quienes afirman que, a pesar de ello el transporte se realizaba mediante naves privadas por contrato, pero podemos pensar que la Armada contaba con sus propios medios, al menos en cuanto al transporte de tropas y equipamientos, al margen de la necesidad puntual de recurrir a tales requisamientos o del concurso de naves mercantes al servicio de la *Annona* para el envío de suministros (grano, víveres, etc.) a las bases operativas del imperio.

A comienzos del s. IV d. C. el mantenimiento de un sistema logístico eficaz se hizo cada vez más complicado y precario, debido

a la compleja situación que atravesaba el imperio, de modo que las flotas aún en activo dependían totalmente de los productos y suministros que pudieran producir o adquirir en las zonas en las que aún operaban.

13. TÁCTICAS NAVALES

Las naves […] no practicaban tanto la táctica del choque frontal como la de efectuar una maniobra de rodeo para embestir lateralmente con el espolón.
Tucídides (VII.36.2-3)

Los tratados versados en el arte de la guerra naval debieron de ser muy frecuentes en la Antigüedad, y sin duda debían formar parte de todo buen romano aristócrata que aspirara a progresar en el *cursus honorum* como medio de aprendizaje y estudio. Sin embargo, aquellos directamente relacionados con el mundo romano no se han conservado y, con todo, sorprende que no alcanzaran mayor difusión, sobre todo cuando abundan las menciones a ellos en el ámbito griego. Eneas el Táctico (s. IV a. C.) ya dedicó una parte de su obra a los enfrentamientos marítimos, y apenas un siglo antes de esta época (s. V a. C.), en la otra punta del mundo, el general y filósofo Sun Tzu escribía *El arte de la guerra*.

Sabemos que Varrón (s. I a. C.) escribió una obra totalmente dedicada a esta temática (*Libri Navales*), que llegó a los 23 volúmenes. Poco más tarde, la *Strategemata* de Frontino (s. I d. C.) dedicada a la ciencia militar también debió incluir, al menos, un apartado para las tácticas navales.

Al margen de las diferencias obvias por el medio, la guerra naval presenta importantes particularidades en cuanto a los enfrentamientos terrestres. Es cierto que, desde el punto de vista estrictamente teórico, las formas de combate naval no difieren en su esencia, ya que existen igualmente dos formas de enfrentar al enemigo: la pasiva, empleando para ello defensas costeras como artillería, arqueros, honderos y jabalineros que se apostaban sobre las almenas de las murallas o torres diseñadas al efecto, y la activa, actuando directamente contra el agresor tras salir en su busca. Mucho antes de la Primera Guerra Púnica (264-261 a. C.), los romanos tuvieron que recurrir a una versión aún más precaria de

esta primera solución, cuando todavía no contaban con una Armada capaz de enfrentarse al enemigo. Ocurrió durante el consulado de Lucio Furio Camilo (394 a. C.), cuando varias poblaciones costeras del Lacio avistaron la proximidad de naves piratas griegas que pretendían asaltarlas. Sin naves disponibles, Camilo ordenó a sus legiones que siguieran la posición de los piratas desde la costa, preparados para expulsarlos en cuanto pusieran un pie en la playa. Los griegos no se atrevieron a desembarcar, pues eran expertos marineros, pero mediocres soldados, y sin posibilidad de abastecerse terminaron retirándose.

En la Edad del Hierro (1200-800 a. C.) e, incluso, mucho antes, los buques de guerra estaban diseñados principalmente para transportar soldados con los que atacar objetivos en tierra. Su intención no era combatir en el mar, pero, si tenían que hacerlo, la única táctica posible era el abordaje, donde los marineros (que actuaban también como remeros y soldados) intentaban imponerse a sus enemigos luchando en cubierta como lo harían en tierra. Estas acciones podían realizarse con la intención de forzar al enemigo a desviar fuerzas para la defensa de áreas costeras vulnerables, infligir daños militares, económicos y psicológicos, obtener botín, etc., cuando la franja costera en manos del enemigo era demasiado extensa como para defenderla adecuadamente. Las flotas desarrolladas por las talasocracias (*thalassokrateia*) en el Mediterráneo antiguo alcanzaron una capacidad de acción y movilidad para sus tropas difícil de contrarrestar por sus oponentes.

Así, en sus orígenes, las primeras batallas navales se convirtieron en una extensión marina de los conflictos terrestres, obligando a que los contendientes combatieran cuerpo a cuerpo, de manera que la victoria solía inclinarse hacia aquel que contara con la superioridad numérica en cuanto a la cantidad de embarcaciones y de soldados alojados en cada una de ellas. Incluso, aun cuando más tarde la aparición del espolón cambió radicalmente el estilo de lucha en el mar, podían emplearse estrategias que llevaran a desarrollar el combate de esta misma forma, si a uno de los bandos le interesaba porque había embarcado un mayor número de soldados en cada nave para ese fin. De tal forma, se buscaban escenarios estrechos que dificultaran la maniobra de embestida, acercándose a las naves enemigas para sujetarlas mediante ganchos

que unían ambas cubiertas de manera inseparable, y se procedía al abordaje tras descargar sobre los enemigos todos los proyectiles disponibles a fin de reducir su capacidad de respuesta.

A partir de ese momento, el desarrollo de poderosas flotas y la aparición de elementos como el espolón (*embolos* en griego, *rostrum* en latín) provocaron un cambio radical en el modo en que se concebía la guerra en el mar. Ello obligó a desarrollar nuevas estrategias y tácticas destinadas a intentar aprovechar al máximo esta nueva arma, y evitar que el enemigo hiciera lo propio en su favor. De hecho, las propias naves se habían convertido en un arma, lo que se sumó a su función principal como medio de transporte. El objetivo ya no consistía en abordar al enemigo y combatir en la cubierta, sino hundirlo o conseguir que los daños lo obligaran a abandonar su nave para capturarla y repararla. De ese modo, los oponentes trataron de aprovechar al máximo su destreza marinera para doblegar al enemigo sin ser alcanzado. El capitán y el timonel de un buque de guerra debían adquirir una enorme habilidad para coordinar los movimientos, y los remeros tendrían que ser expertos para bogar con la fuerza necesaria y ciar para que la nave pudiera retirarse y atacar a otro objetivo mientras su primera víctima se hundía. Es más, su entrenamiento debió ser enormemente exigente, ya que cuando los rebeldes jonios trataron de entrenar a sus remeros antes de enfrentarse a la flota persa en Lade (494 a. C.), estos decidieron abandonar tras solo siete duros días de trabajo a las órdenes de su comandante, Dionisio de Focea.

Ciertamente, un capitán mantenía dos opciones principales cuando atacaba una nave enemiga: golpearla con la fuerza suficiente para hundirla gracias al espolón o abordarla para vencer a la tripulación y luego capturarla. Sin embargo, esta segunda posibilidad comportaba un mayor riesgo para sus propios tripulantes y embarcación, ya que dependía de que sus soldados lograran imponerse en una batalla incierta, arriesgando sus vidas y, aun en caso de victoria, con grandes bajas, mientras que la embestida anulaba ese riesgo. La falta de lastre en los antiguos buques de guerra propiciaba que la mayoría no se hundieran por completo, sino que flotaran, parcialmente sumergidos, lo que permitía remolcarlos para repararlos y ponerlos de nuevo en servicio, ya que el coste de construcción de estas naves era enorme.

Por lo general, las batallas navales siempre tenían lugar a la vista de tierra, dado que operar en aguas donde el enemigo conservara su control sobre el litoral comprendía un riesgo adicional. De hecho, era necesario, ya que las naves debían atracar para que sus tripulaciones se abastecieran y descansaran adecuadamente de forma segura o se retiraran y llevaran a cabo reparaciones si el resultado de la batalla no era el esperado, lo que condicionó mucho las estrategias navales durante la Antigüedad. De hecho, el diseño de las naves militares impedía que pudieran mantener un verdadero bloqueo con la intención de paralizar una flota enemiga o sitiar una plaza costera, ya que era imposible controlar una extensa línea de costa en poder enemigo, sin posibilidad de desembarcar cuando fuera necesario. Esta limitación convirtió las extensas regiones de mar abierto en tierra de nadie.

Lo más efectivo era embestir a las naves enemigas por el costado, y preferiblemente cerca de la popa para inutilizar su timón, abrir una vía de agua y retirarse rápidamente para quedar fuera del alcance de sus proyectiles, intentando evitar que el espolón se quedara encajado o enredado entre los remos del enemigo. De lo contrario, este podría tratar de abordar a la nave atacante para apoderarse de ella, una vez que la propia estaba perdida, de manera que la maniobra no habría servido de nada. Es más, si el ataque fallaba, la posibilidad de inutilizar sus remos también confería una importante ventaja, pues la presa ya no tendría la misma capacidad de maniobra para evitar una nueva embestida. No en vano los remeros debían estar bien adiestrados igualmente para tratar de elevar los remos o retirarlos si se advertía que corrían peligro. Asimismo, el número de los afectados debía ser mayor que aquellos embarcados como suplentes en cada nave, pues de lo contrario la acometida tampoco resultaría efectiva. Es más, los cascos comenzaron a introducir diseños con salientes reforzados en los extremos para evitar que los toletes resultaran dañados, pues ello impediría reintroducir el remo aun manteniéndose intacto, y si estos no se veían afectados, los supervivientes podrían también redistribuirse en caso necesario para, al menos, resistir mientras trataban de escapar o recibían el apoyo de alguna nave aliada.

Aparentemente se trata de una maniobra sencilla, similar a la que hemos practicado de niños cientos de veces en atracciones

como los «coches de choque». Solo había que maniobrar para colocar la propia nave en disposición de embestir uno de los costados de los enemigos y, al mismo tiempo, evitar que ellos hicieran lo propio. Sin embargo, nada más lejos de ser una tarea sencilla. Para impedir la embestida, la táctica más habitual era presentar siempre la proa al enemigo, evitando así exponer los costados, de manera que una flota aprestada para entablar combate solía organizar sus naves colocándolas paralelamente con dos filas de fondo, sin dejar espacio entre ellas y disponiendo ambas filas escalonadamente para que el enemigo no pudiera dirigirse a los espacios intermedios y virar para alcanzar sus costados. De esa forma, aunque las embarcaciones atacantes lograran superar la primera línea, no podrían girar para proceder a la embestida, pues sus propios costados quedarían expuestos para el ataque frontal de las naves situadas en segunda línea.

Por ese motivo, los romanos decidieron estructurar cada flota en distintos escuadrones de entre cuarenta y cincuenta naves como unidad táctica, que podían actuar de manera independiente o de manera conjunta, según las necesidades o la estrategia a seguir, de manera similar a como actuaban los manípulos en las legiones. De hecho, muchos almirantes incluso prefirieron sorprender a la flota enemiga en tierra para luchar cuerpo a cuerpo y apresar a sus naves intactas antes de que pudieran zarpar, algo que en el mar hubiera resultado mucho más complicado, como hizo Escipión frente a la flota enemiga en la desembocadura del Ebro (217 a. C.).

Esta situación hizo necesario desarrollar nuevas tácticas para alcanzar el mismo objetivo ante este tipo de formaciones navales, dando origen a las dos más habituales en el Mundo Antiguo, ambas heredadas de los movimientos tradicionalmente empleados por los ejércitos de tierra. En el frente, los soldados disponían de sus escudos para frenar la «embestida» frontal enemiga, pero sus costados quedaban descubiertos. La función de los compañeros apostados a ambos lados durante la formación era protegerlos, evitando también que el enemigo aprovechara los espacios para situarse en la retaguardia. De ese modo, como en tierra, cuando ambos contendientes conocían este tipo de tácticas, el resultado final de la batalla pasó a depender de la superior pericia marinera que pudieran demostrar, el número de buques disponibles y la

habilidad especial de sus oficiales para adaptarse al curso del combate en su beneficio.

La primera batalla atestiguada en que se utilizó el espolón data del 535 a. C., cuando 60 naves focenses de Alalia (actual Aléria, Córcega) se enfrentaron a una escuadra combinada etrusca y cartaginesa de 120 naves cerca de Cerdeña. Incluso es posible que fuera en este momento cuando se emplearon por primera vez las más famosas tácticas de combate desarrolladas para aprovechar al máximo esta nueva arma, el *periplous* y el *diekplous*, dando paso a una nueva era en la historia de los conflictos navales. El abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo habían terminado. A partir de entonces, la victoria pertenecería a las tripulaciones más diestras y los remeros mejor capacitados, no a la mayor cantidad de infantes de Marina que estos buques pudieran transportar.

Probablemente o, al menos, hasta que el inminente enfrentamiento con Cartago propició la construcción de una poderosa flota, los romanos recurrieron a este sistema de defensa pasiva para proteger sus costas de ataques piratas y enemigos, acondicionando las defensas costeras y asentando guarniciones para actuar en caso necesario. Desde ese momento, y hasta el final del Periodo Republicano, Roma organizó su Armada de forma que las flotas actuaran solo cuando fuera necesario, aprestándolas para campañas o misiones determinadas. Tuvo que ser Augusto quien, como parte de sus reformas, ordenó el establecimiento de flotas permanentes asignadas a la custodia y vigilancia de territorios específicos. La defensa de la costa bajo dominio imperial quedó bajo su jurisdicción, en lugar de mantener la anterior política de defensa pasiva en primera instancia, con el apoyo de la flota solo si era necesario.

En época imperial el uso de tácticas navales no desapareció, aun cuando el relativo estado de calma de un Mediterráneo bajo control romano podría indicar lo contrario. Así lo afirma Vegecio, dejando claro que su principal intención en este momento pasó a ser la disuasión:

> El pueblo romano, desde el principio de su historia, siempre había tenido una flota equipada para la grandeza y el bien del Estado; no por una necesidad bélica concreta, sino por la posibilidad de dicha necesidad, la flota siempre

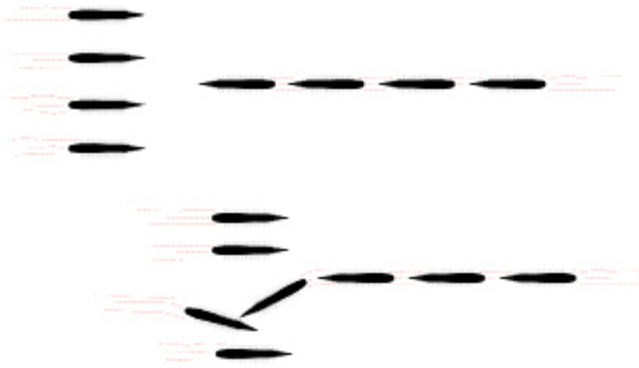
> estaba presta a zarpar. Nadie osa insultar fácilmente a una potencia preparada para resistir y tomar cumplida venganza. Siempre se disponía de dos flotas preparadas en Miseno y Rávena compuestas por una legión cada una. Estos puertos fueron designados por su cercanía a Roma y para velar por su seguridad, y a la vez para poder salir sin retrasos ni rodeos en dirección a cualquier parte del mundo.

El periodo comprendido entre los ss. I-II d. C. representa un caso único en la historia del Mediterráneo, puesto que todas sus costas estaban en manos de un mismo poder. En otras palabras, el Mediterráneo se convirtió, más que nunca, en un *Mare Clausum* («mar cerrado»), poblado únicamente por naves romanas, una especie de lago interior que justificaba el apelativo de *Mare Nostrum*. La frontera marítima de Roma ya no estaba en el Mediterráneo, sino en los mares periféricos, como el Atlántico o el mar Rojo.

Sin embargo, la transformación que vivió el imperio a partir del s. III d. C. tuvo consecuencias también en este ámbito. Fue necesario volver al sistema de defensa costera previo a las guerras púnicas, ya que el Estado contaba cada vez con menos recursos para destinar a la defensa frente a las amenazas marítimas.

Diekplous

Era la maniobra básica para atacar una formación enemiga aprovechando el uso del espolón. Las naves apenas requerían navegar en línea recta hacia los buques enemigos para en el último momento escorarse hacia uno de sus costados. En ese momento, mientras el enemigo aún permanecía en posición, solo había que virar bruscamente hacia la banda elegida para embestirla de frente y provocar una vía de agua en su línea de flotación. Normalmente, se buscaba la zona del costado más cercana a la popa, ya que allí no había remos en los que la nave atacante pudiera quedar enredada tras el choque, y la nave atacante podría retroceder más fácilmente para separarse a tiempo.



Esquema de maniobra táctica de las *diekplous*.

Las flotas de la Antigüedad interiorizaron hasta tal punto este concepto para evitar, al menos, que el enemigo los destruyera utilizando una maniobra tan conocida que comenzaron a tratar de navegar siempre en formación, de manera que no tuvieran que emplear así un tiempo precioso en colocarse adecuadamente si eran sorprendidas por el enemigo. Pero fue Escipión quien llevó este concepto a su máxima expresión. En los momentos finales de la Segunda Guerra Púnica (203 a. C.), los romanos aprestaron una escuadra de 400 naves de transporte para abastecer a las tropas que debían amenazar la capital cartaginesa en el norte de África, comenzando por tomar la cercana Útica, donde pretendían establecer una base operativa. Los púnicos hicieron salir sus naves para tratar de destruir los buques romanos que se dirigían desde el promontorio a la ciudad para apoyar el sitio y descargar las máquinas de asedio que transportaban. Escipión ordenó que las 40 naves de guerra que escoltaban el convoy se acercaran a la costa, y situó las de transporte entre ellas y la flota enemiga. Estas habían desmontado sus mástiles y los pasaron a través de la borda para atarlos y mantener así estrechamente unidas las naves, de forma que se convirtieron en una larga línea compacta por la que era imposible pasar para realizar el *diekplous*. Es más, los infantes de Marina romanos fueron trasladados a sus cubiertas para tratar de abordar desde allí cualquier nave cartaginesa que tratara de acercarse demasiado, ya que sus bordas tenían mayor altura que los buques de guerra púnicos. Estos formaron una línea de ataque, pero no fueron capaces de atravesar el frente romano, y aunque

consiguieron apoderarse de numerosos mercantes, no pudieron alcanzar las naves de guerra enemigas protegidas en la retaguardia.

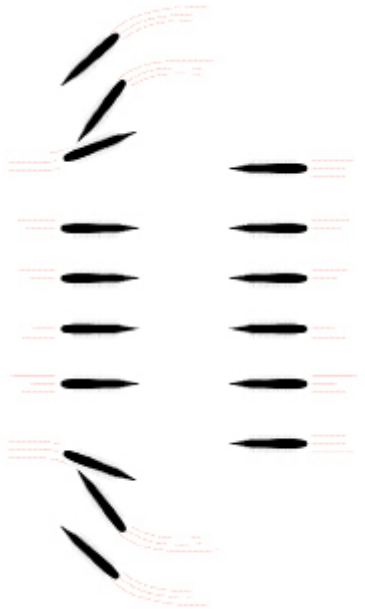
Periplous

En un intento por prevenir la táctica del *diekplous*, las formaciones navales se desarrollaron no solo cerrando los huecos entre la primera fila al máximo posible, sino también colocando una segunda fila de buques de forma escalonada, con sus proas apuntando a los reducidos espacios existentes entre sus compañeros de la primera fila. Este tipo de formación requería emplear un gran número de embarcaciones en el centro, acortando así su extensión en las alas de la formación. De ese modo, si aun así las embarcaciones atacantes optaban por tratar de introducirse en los huecos de la primera fila, no tendrían capacidad para virar y embestir con el espolón, y si lo hacían, sus costados quedarían expuestos a las proas de las naves apostadas en segunda fila.

Aparentemente neutralizada de una manera tan sencilla, la táctica del *diekplous* comenzó a abandonarse en favor de otra de las opciones más conocidas a lo largo de la Antigüedad, el *periplous*. No obstante, aún era posible formar la línea más rápidamente que el enemigo, aprovechando que todavía no hubiera cerrado los huecos entre las naves para colarse a través de ellos y emplear el *diekplous*, lo que requería demostrar una superior pericia marinera.

La forma más sencilla de vencer a un enemigo suele ser a través de la superioridad numérica, y cuando este presenta un frente compacto, lo más efectivo es aprovecharla para rodearlo por los flancos y atacarlos, tanto desde esa posición desguarnecida como por la retaguardia. Cuando las naves de ambas flotas se colocaban en formación, era posible apreciar la capacidad del oponente. Si se contaba con un número mayor de naves, el frente podía extenderse por las alas para realizar más fácilmente esta maniobra, aunque existían variantes en función de la pericia de los almirantes implicados. Las naves podían formar en varias líneas. Emplear solo una implicaba el riesgo de permitir que los buques enemigos utilizaran el *diekplous* sin la presencia de una segunda fila que lo impidiera, pero, a cambio, permitía extender mucho más uno o ambos flancos de la formación para rodear al enemigo, y si trataban de girar para evitarlo, presentarían sus costados a las naves que

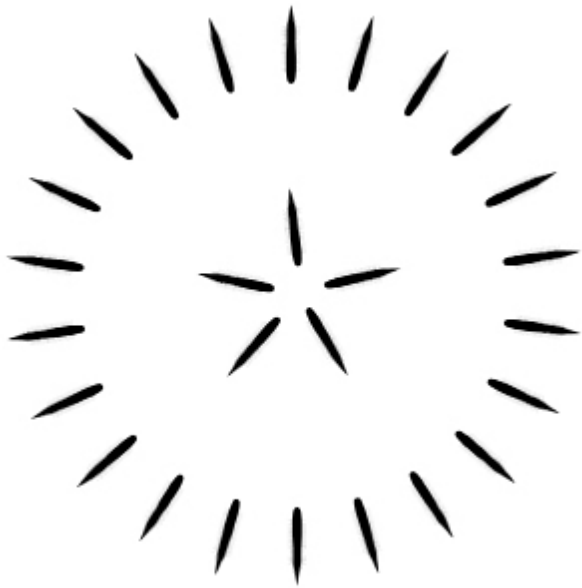
venían de frente. El éxito de la maniobra residía también en la capacidad para mantener la propia línea central fija, de forma que fuera posible evitar que quedaran huecos por los que el enemigo pudiera escapar.



Esquema de maniobra táctica de las *periplous*.

Para su correcta y efectiva ejecución, ambas tácticas necesitaban realizarse en espacios abiertos y que tanto sus timoneles como sus remeros fueran lo suficientemente hábiles y experimentados. De lo contrario, la sincronización que requerían serían imposibles de lograr. Cuando una flota quedaba rodeada por la práctica del *periplous*, una maniobra defensiva tradicional era el llamado *kiklos*, con el que las naves amenazadas se posicionaban formando en círculo cerrado con las proas apuntando hacia el exterior, en dirección a las embarcaciones enemigas, con la finalidad de proteger sus popas y costados. También era posible colocar las naves en cuña para tratar de romper la formación enemiga por el centro y, una vez conseguido, separarse en dos columnas para rodear a las dos escuadras oponentes que se habían visto rebasadas. De ese modo, si las naves directamente afectadas por el envite del

buque enemigo que iba en cabeza lograban evitar su ataque, eran inmediatamente embestidas por las que lo seguían.



Esquema de maniobra táctica de las *kiklos*.

Algunas de las más famosas batallas navales de la Antigüedad se ganaron gracias al empleo de esta táctica. En Corycus (191 a. C.), las 70 naves de la flota romana a cargo de Cayo Livio Salinator se dispusieron en dos líneas para enfrentarse a las 75 embarcaciones de Antíoco III, el soberano seléucida. Salinator decidió atacar de frente con toda su flota la formación enemiga como distracción, mientras 25 buques adicionales aportados por los aliados pergamenses se abalanzaron sobre los flancos seléucidas antes de que estos llegaran a advertir que se mantenían ocultos en la retaguardia romana, dado que se les tenía por excelentes marineros. La victoria reportó a los romanos 13 naves enemigas capturadas y 10 hundidas antes de que el resto fuera capaz de abandonar el lugar.

En cualquier caso, conociendo estas tácticas, los comandantes más experimentados podían utilizar varias de ellas al mismo tiempo para obtener la victoria final, según se produjera el desarrollo del combate. En la batalla de Mioneso (190 a. C.), una flota romana

compuesta por 58 embarcaciones a cargo de Emilio Régilo, junto con 22 naves aportadas por los aliados rodios a cargo de Eudamos, se enfrentaron a los 89 buques del almirante seléucida Polixenidas al norte del cabo Mioneso (Jonia). Este último desplegó su flota en dos líneas, con el ala izquierda junto a la costa, a la espera de que la superioridad numérica le permitiera flanquear a sus enemigos por el lado derecho, que extendió hacia el mar. Las naves romanas se colocaron en una sola línea, con los aliados rodios en la retaguardia, y cuando se inició la batalla, Eudamos dirigió sus naves hacia el mar para cubrir el flanco derecho romano y tratar de impedir el *periplous*, mientras las embarcaciones romanas se dirigieron de frente hacia sus enemigos. Los rodios lograron resistir, mientras los romanos ejecutaron el *diekplous* para abordar las naves enemigas, rompiendo sus líneas. Las naves de las alas de Polixenidas comenzaron a retroceder y escaparon hacia el puerto de Éfeso, pero el centro fue aniquilado, perdiendo 13 barcos y 39 capturados, mientras que los romanos solo lamentaron dos naves y una más de los rodios.

Como puede apreciarse, la topografía de la costa jugó un importante papel en el transcurso de las batallas navales, no solo en cuanto a la necesidad de contar con puertos o lugares de desembarco adecuados para el descanso y aprovisionamiento de las naves militares debido a su diseño, sino también por su valor táctico. La presencia de una costa cercana y bajo dominio aliado también permitía a una flota atracar para proceder a la reparación y puesta en servicio tanto de sus propias naves como de aquellas capturadas al enemigo, al mismo tiempo que ofrecía una posibilidad de salvación a las tripulaciones que se arrojaban al mar tras perder sus embarcaciones. Es más, la costa podía albergar artillería capaz de intervenir directamente en combate si las naves enemigas se acercaban lo suficiente, y era posible evitar la maniobra del *periplous* si una de las alas de la formación se extendía hasta la costa, pues la escasa profundidad impediría la navegación y quedarían varadas. De hecho, los romanos conocían bien los movimientos de sus enemigos gracias al despliegue de informantes en puertos y costas, aprovechando esa información a la hora de establecer las tácticas más adecuadas, que podían aprovechar también las condiciones climáticas (niebla) o la cobertura que les

proporcionaba un promontorio cercano para ocultar sus movimientos, como hizo Cayo Sulpicio Paterculo en Cerdeña frente a los púnicos (258 a. C.).

Algo similar sucedió en Actium mucho tiempo después (31 a. C.), cuando Agripa volvió a demostrar su habilidad como almirante de la flota octaviana. En otras ocasiones, las flotas podían sorprender al enemigo mientras navegaba despreocupadamente sin detectar su presencia, de forma que no tuvieran tiempo de realizar las maniobras necesarias para colocarse en formación antes de ser atacado. Así sucedió en Ecnomo (256 a. C.), cuando la flota de Cayo Sulpicio se preparó para desembarcar las tropas romanas en África. Los cartagineses tenían una escuadra de 200 embarcaciones en la costa suroccidental de Sicilia, lo que suponía un riesgo para la expedición, por lo que Sulpicio decidió navegar en formación ante la posibilidad de ser sorprendidos, como así sucedió. Las naves se dividieron en cuatro escuadrones, el central formando en cuña, las alas en línea y un cuarto escuadrón tras el centro, también en línea para proteger los transportes y la retaguardia. Cuando los púnicos atacaron inesperadamente, el centro romano consiguió superar al púnico, mientras las naves de la retaguardia viraban para reforzar las alas y que no se vieran superadas, y los transportes lograron refugiarse en la cercana Fintias. Finalmente obtuvieron la victoria no solo gracias al uso del *corvus*, sino a la precaución de navegar en formación de combate, pues de lo contrario habrían sido sorprendidos y aniquilados.

Bloqueo naval

El bloqueo era una táctica militar conocida desde tiempos inmemoriales. Consistía en sitiar una ciudad, posición o contingente enemigo, privándole de los recursos necesarios para sobrevivir, y evitando que escapase hasta verse obligado a rendirse antes de morir por inanición. Sin duda era un proceso lento y laborioso, que obligaba a contar con los medios necesarios para ejecutarlo adecuadamente, pues de lo contrario no sería efectivo y los sitiados obtendrían recursos que les permitirían resistir indefinidamente. Cualquier sector del cerco que no fuera vigilado era susceptible de convertirse en una vía de suministros o escape para los sitiados. Y no solo eso, los sitiadores también debían contar con los recursos

adecuados para resistir el tiempo necesario hasta la rendición del enemigo e impedir que otra fuerza aún mayor lograra encerrarlos a ellos en esa posición estática y, por tanto, vulnerable. De hecho, César conocía esta posibilidad y dispuso una muralla defensiva para los sitiadores en Alesia (52 a. C.).

En cuanto al mar, los bloqueos navales trataban de impedir que las ciudades costeras recibieran refuerzos o suministros por vía marítima, aunque en estos casos, si no se trataba de una isla, era necesario el apoyo del ejército para completar el bloqueo por tierra, o de lo contrario todo esfuerzo sería inútil. De hecho, si ya era complejo sitiar una ciudad interior de manera efectiva, aún lo era más si se trataba de una población costera por la necesidad de contar y coordinar ambos cuerpos del ejército. El propio diseño de las naves militares en la Antigüedad les impedía permanecer en una posición fija indefinidamente, por lo que debían establecerse turnos de vigilancia entre las escuadras de la flota para aprovisionarse o que otras naves les entregaran suministros sin necesidad de desplazarse. Incluso las naves de la Antigüedad necesitaban vararse cada cierto tiempo para secar la madera del casco, que de otro modo absorbía demasiada agua, aumentando el peso de la nave, lo que reducía su maniobrabilidad y aumentaba su vulnerabilidad frente al enemigo, o directamente se deterioraba. Y ni siquiera de ese modo se aseguraba el éxito, pues aun cuando las naves utilizaban faroles para marcar su posición en las noches sin luna, pequeños botes sigilosos podían atravesar la línea sin ser vistos aprovechando la oscuridad. Por ese motivo, no era viable iniciar este tipo de operaciones sin antes contar con bases operativas o puertos cercanos que suministraran los recursos necesarios para mantener el sitio.

Así sucedió cuando los romanos trataron de bloquear por tierra y mar los enclaves púnicos sicilianos de Marsala y Trapani (separadas por apenas 24 km) a comienzos de la Primera Guerra Púnica (250 a. C.). Los cartagineses trataron de superar el bloqueo para abastecer a las ciudades desde las cercanas islas Egadas (13 km), lográndolo en varias ocasiones gracias a su pericia marinera. De hecho, los romanos no contaban allí con puertos o lugares de atraque adecuados para obtener recursos. Incluso trataron de arrastrar dos buques cartagineses capturados y cargados de rocas

para hundirlos a la entrada de los puertos y bloquearlos, pero lo hicieron demasiado lejos.

Durante las guerras civiles, los romanos protagonizaron numerosos bloqueos a las fuerzas rivales a lo largo del Mediterráneo. Cuando Lucio Escribonio Libón, como legado a las órdenes de Pompeyo, quiso bloquear las naves de César en Brindisi (49 a. C.), situó su flota en una pequeña isla cercana frente a la salida del puerto y lo consiguió hasta que las provisiones comenzaron a escasear. La isla no podía abastecerles y los intentos por alcanzar la costa se vieron desbaratados por la caballería de Marco Antonio, por lo que tuvo que abandonar su posición poco después.

Sin embargo, ejecutada adecuadamente y con los recursos necesarios, podía ser una estrategia muy adecuada para tomar plazas fuertes, como sucedió en Siracusa durante la Segunda Guerra Púnica (214-211 a. C.). Los romanos bloquearon la ciudad de tal modo que la flota cartaginesa a cargo de Bomílcar no pudo romper el cerco desde el mar ni en tres ocasiones, y lo mismo les ocurrió a las naves siracusanas que trataron de hacer lo propio. Los romanos combinaron el uso de la flota y el ejército de forma eficaz, logrando abastecerse a través del Gran Puerto al sur y la bahía de Tapsos al norte, de modo que ni siquiera los ingenios construidos por Arquímedes lograron evitar la conquista de la ciudad.

En el Adriático, César se encontraba en el puerto de Oricus (actual Duket, Albania), que uno de los almirantes de Pompeyo, Marco Calpurnio Bibulo, trató de bloquear para cortar su línea de suministro, pero tuvo que abastecer sus naves en alta mar. La precariedad de la situación y el largo sitio provocaron enfermedades que acabaron con la vida del propio Bibulo justo antes de la batalla de Dirraquio (48 a. C.).

El coste y la organización necesarios para llevar a cabo tales operaciones con éxito eran muy elevados, más aún cuando las naves de guerra en la Antigüedad nunca fueron diseñadas para este fin, aunque bien acometido podía generar sus frutos. De hecho, normalmente su finalidad no buscaba conseguir un bloqueo total para el cual las naves de guerra no se habían diseñado, sino interrumpir el paso de suministros lo suficiente como para resultar fatal y provocar así la rendición.

En el s. V a. C., los griegos comenzaron a utilizar maquinaria de asedio en sus naves de guerra para atacar fortificaciones enemigas, como sucedió en el asedio a Samos (440 a. C.). Sin embargo, aún eran muy rudimentarias y no estaban adaptadas a las embarcaciones, por lo que se utilizaron muy poco. De hecho, en aquel momento muy pocas ciudades habían incluido sus puertos dentro del circuito de murallas, y la táctica habitual siguió siendo la del bloqueo y rendición por hambre. La maquinaria de guerra específicamente diseñada para su instalación en embarcaciones también se desarrolló enormemente a partir del s. IV a. C. aprovechando las nuevas posibilidades que ofrecían los modelos de naves cada vez mayores, convirtiendo a las embarcaciones en un elemento importante para el asedio a las ciudades costeras fortificadas. La invención de las catapultas de torsión en el s. IV a. C. introdujo un nuevo elemento en la guerra marítima, junto con las torres (*propugnacula*) que permitían proteger mejor y aumentar el alcance de los tiradores embarcados, lo que mejoró mucho las opciones de asaltar con éxito una ciudad costera desde el mar.

Armas tácticas

Las naves militares de la Antigüedad contaban con distintos tipos de armas para imponerse sobre el enemigo. Inicialmente los combates se libraban cuerpo a cuerpo, cuando las dos naves enfrentadas tomaban contacto, de manera que el objetivo era acabar con los oponentes antes de que ellos acabaran contigo. Si lo conseguían, el premio no solo sería la supervivencia, sino también el control sobre un nuevo buque que pasaría a engrosar las filas de la Armada. De lo contrario, lo mismo harían los enemigos, de manera que si la situación era desesperada, la mejor opción pasaba por tratar de escapar de la nave, pues había pocas posibilidades de conservar la vida como cautivo. En este tipo de combates, las tácticas navales pasaban por tratar de batir la cubierta de las naves contrarias con toda la artillería disponible antes del abordaje, pues reducir sus números auguraba mayores probabilidades de victoria. Para ello se empleaban arqueros y jabalineros que formaban parte de la infantería de Marina que transportaban estas naves, aunque siempre en número más reducido que el de los propios remeros, quienes, desarmados, solían llevarse la peor parte.

La capacidad de los trirremes era muy reducida, y aún menor en el caso de las naves de proporción inferior, por lo que hasta la aparición de los cuatrirremes y los quinquerremes no había posibilidad de instalar en la cubierta maquinaria de guerra que incrementara el poder ofensivo. De hecho, cuando comenzó a extenderse el uso del espolón, las tácticas navales cambiaron radicalmente, de forma que el objetivo ya no era el abordaje, sino el hundimiento de la nave enemiga tras el impacto, con la consecuente reducción en el número de pérdidas humanas.

El espolón (*rostrum*) se convirtió en el arma más común en las naves de guerra de la Antigüedad, pero los modelos de embarcaciones menores contaban con un elemento similar, aunque de tamaño reducido y, por tanto, menos efectivo: el *epotide*. Se trata de un madero de forma cilíndrica o piramidal, con la punta aguzada y reforzada con hierro o bronce a modo de los propios espolones, el cual a veces se instalaba también en las naves mayores como refuerzo del anterior para incrementar su efectividad.

Al parecer, uno de los principales problemas que tuvo que afrontar César a la hora de enfrentarse a estos buques fue su elevada borda, la cual impedía el éxito del abordaje. Por ese motivo, ideó un medio para tratar de imponerse mediante el uso de un arma ofensiva semejante a una hoz afilada y colocada en el extremo de un travesaño. Con ella pretendía alcanzar las jarcias que aseguraban el mástil de las naves celtas, de manera que les fuera imposible utilizar las velas, quedando así a merced de los romanos.

Corvus

La Primera Guerra Púnica supuso un verdadero punto de inflexión para la historia de la Armada romana. Por primera vez los romanos tenían que enfrentarse a un rival que les superaba en número, habilidad y experiencia hasta el punto de amenazar con una derrota que habría significado el fin de sus aspiraciones territoriales y económicas. Roma había demostrado ya su capacidad para crear enormes flotas en un tiempo inusitado. Sin embargo, no solo se trataba de números. Las tácticas navales de la época requerían una enorme experiencia para ser efectivas; esta no se ganaba en un día, ni podía comprarse, por lo que solo había un camino: cambiar las reglas a su favor.

Si había un aspecto demostrado en el que los romanos destacaban ese era el ejército. Pirro, el rey de Epiro, había podido comprobarlo por sí mismo, y no fue el único, de modo que los cartagineses no serían la excepción, y los sucesivos combates en tierra librados entre ambos les dieron la razón. Solo había que encontrar la forma de convertir una batalla naval en un enfrentamiento cuerpo a cuerpo, y ello solo era posible por medio del abordaje. Pero ¿cómo conseguir que los experimentados y hábiles marineros cartagineses permitieran esta maniobra? Era necesario atrapar sus naves de modo que no fueran capaces de escapar, anulando así su ventaja, y para ello idearon el *corvus* (o *manus ferrae*), un arma que, al menos durante un tiempo, cambió por completo la forma de hacer la guerra en el mar.

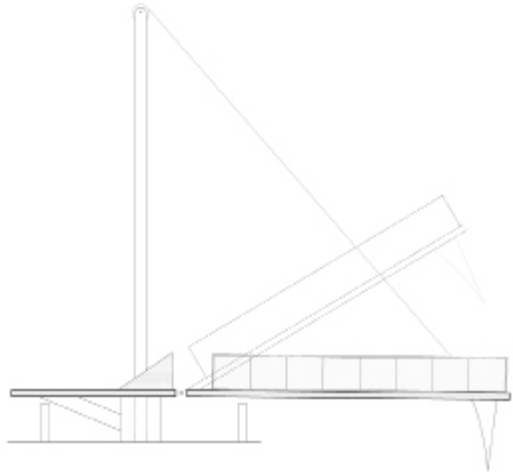
Ya no era necesario adiestrar a sus timoneles, marineros y remeros para realizar maniobras tan complejas como el *periplous* o el *diekplous*, más difíciles aún de llevar a cabo con éxito frente a tales enemigos, sino que, sencillamente, era suficiente con acercarse a las naves cartaginesas, y ni siquiera eso; en realidad, bastaba con esperar a que ellas mismas lo hicieran tratando de embestirles con sus espolones, momento en que quedaban irremisiblemente atrapadas y, con ello, sentenciadas. Una vez ambas embarcaciones quedaban unidas, sus cubiertas se convertían en un campo de batalla, y allí los legionarios romanos no tenían igual, abordando a sus enemigos hasta aniquilarlos y apoderándose de sus naves.

Solo contamos con una referencia detallada al *corvus* entre las fuentes clásicas, por lo que nada mejor para conocer esta arma que el propio Polibio:

> Se ponía sobre la proa del navío una viga redonda, cuatro varas de larga y tres palmos de diámetro de ancha; en el extremo superior tenía una polea, y alrededor estaba clavada una escalera de tablas atravesadas, cuatro pies de ancha y seis varas de larga. El agujero del entablado era oblongo y rodeaba la viga desde las dos primeras varas de la escalera. A lo largo de los dos costados tenía una baranda que llegaba hasta las rodillas y en su extremo, una especie de pilón de hierro que remataba en punta, de donde pendía una argolla, similar a las máquinas con que se muele la harina. De esta argolla pendía una maroma,

> con la cual, levantando los cuervos por medio de la polea que estaba en la viga, los dejaban caer en los investimentos de los navíos sobre la cubierta de la nave contraria, unas veces sobre la proa, otras haciendo un círculo sobre los costados, según los diferentes encuentros. Cuando los cuervos, clavados en las tablas de las cubiertas, cogían algún navío, si los costados se llegaban a unir uno con otro, le abordaban por todas partes; pero si lo aferraban por la proa, saltaban en él de dos en dos por la misma máquina. Los primeros de estos se defendían con sus escudos de los golpes que venían directos y los segundos, poniendo sus rodelas sobre la baranda, prevenían los costados de los oblicuos. De este modo dispuestos, no esperaban más que la ocasión de combatir.

Este novedoso equipo militar fue instalado en todas las naves de la flota romana que, en esencia, no era más que un puente de agarre abatible fijado al mástil de proa. Este podía maniobrarse y dejarse caer sobre la cubierta de la nave enemiga en cualquier dirección en que se hubiera producido el choque, permitiendo que los infantes romanos abordaran y tomara los buques púnicos. Parece sencillo, pero, a pesar de las explicaciones de Polibio, su descripción ha generado ríos de tinta. De hecho, si seguimos estrictamente sus comentarios, nos enfrentamos a un dilema: el *corvus*, tal como lo describe, mecánicamente no puede operar de la manera en que afirma que fue utilizado. Por ese motivo, han surgido numerosas reconstrucciones distintas de este invento para resolver el problema, pero ninguna de ellas lo ha conseguido. En realidad, su descripción es básicamente correcta, pero omite detalles fundamentales que impiden reproducirlo de modo funcional.



Reconstrucción de un *corvus* romano.

La opción más veraz podría consistir en una pasarela de unos 11 m de alto, compuesta de dos partes unidas por una articulación; la inferior con 3,5 m de largo, que siempre permanecía horizontal y apoyada sobre una plataforma que la elevaba por encima de la altura de la borda, y la superior de 7,5 m de largo y colocada en ángulo recto, unida mediante una articulación (quizá de bisagra) que permitía su descenso. El conjunto podía rotar alrededor de un «mástil» instalado en la cubierta mediante un sistema de rodamientos, colocado atravesando la parte inferior del mecanismo, que contaba en el extremo con una polea a través de la cual se extendía un cabo sujeto al extremo de la plataforma superior, el cual se accionaba para dejarlo caer. La pasarela, que contaba con barandilla de aproximadamente 60 cm de alto a ambos lados, impedía la caída durante el asalto y proporcionaba cierta protección a los soldados frente a los proyectiles enemigos, contaba con un aguzado garfio de hierro en el extremo que quedaba clavado a la nave contraria tras la caída del puente. El garfio debía medir un metro como mínimo, de forma que, al menos, 60 cm quedaran clavados en la nave enemiga, suficiente para mantener el puente fijo durante la operación.

Al parecer, una vez fijada la nave enemiga, el abordaje se podía realizar de varias formas. Las fuentes afirman que, si las naves quedaban unidas por el costado, los romanos alcanzaban la cubierta

no solo a través del *corvus*, sino también «por todas partes», lo que indica que aprovechaban esa posición para lanzar otras pequeñas pasarelas o, simplemente, saltar a la nave enemiga directamente a lo largo de toda la longitud conectada. No obstante, si la nave romana tomaba contacto con su homóloga por la proa o la popa, solo podían llegar a ella a través del *corvus*, de modo que los soldados accedían a la pasarela en línea de dos, los primeros protegidos por sus escudos y el resto empleándolos para cubrir los flancos y la parte superior frente a los proyectiles enemigos, hasta conseguir cruzar.

Sin duda, cuando el primer *corvus* romano cayó sobre la cubierta de una nave cartaginesa, sus tripulantes no debieron dar crédito a lo que veían. Era imposible imaginar que sus enemigos consiguieran neutralizar de ese modo su superioridad técnica y táctica. Antes de que se dieran cuenta la cubierta estaba llena de soldados que ahora contaban con la experiencia militar a su favor, preparados para hacer lo que mejor sabían. Los púnicos no estaban preparados para imponerse en un combate cuerpo a cuerpo sobre la cubierta. Era el inicio del fin. Las fuentes afirman que fue idea del cónsul Cayo Duilio, quien se hizo cargo de la flota romana y logró vencer a los cartagineses gracias a ello en la batalla de Milas.

El *corvus* fue empleado por primera vez en la batalla de Milas (260 a. C.), aunque las naves romanas no lo tenían instalado cuando salieron de su base, por lo que no sabemos si fueron dotadas con esta arma más tarde o lo transportaron desmontado. Sea como fuere, allí se enfrentaron 143 naves romanas comandadas por Cayo Duilio a 130 púnicas a las órdenes de Aníbal Giscón. Cuando la flota romana avistó a las naves púnicas estacionadas en Milas, Giscón decidió enviar una avanzada de 30 naves para atacar el centro de la formación enemiga, esperando que las embarcaciones situadas en las alas romanas viraran hacia el centro para atacarlas por los costados, permitiendo que el resto de la flota cartaginesa rodeara por completo la formación romana. Duilio, consciente de que los púnicos les superaban por destreza y calidad de sus naves, había ideado un arma que cambiaría el signo de la guerra en el mar y, por extensión, de la historia romana: el *corvus*. Este le permitió abandonar la necesidad de complicadas maniobras para centrarse en tan solo aproximarse lo suficiente al enemigo como para

atraparlo, convirtiendo así la lucha en un enfrentamiento a la antigua usanza, cuerpo a cuerpo en la cubierta, donde la superioridad numérica y la experiencia de sus legionarios se encargarían del resto. Milas se convirtió en la primera victoria naval romana en la guerra, permitiendo que los romanos acabaran por imponerse en la guerra contra todo pronóstico. La avanzadilla de Giscón fue aniquilada mucho antes de que siquiera el resto de las naves púnicas pudieran colocarse en posición, las cuales no tardaron en correr la misma suerte. Los romanos capturaron o hundieron aproximadamente 50 embarcaciones enemigas, apresaron más de 3000 prisioneros y causaron 7000 bajas entre los púnicos, frente a solo un buque romano destruido y varios cientos de tripulantes. No obstante, la mayoría de embarcaciones púnicas logró escapar gracias a que seguían atesorando mayor destreza marinera, pero todo había cambiado.

Los cartagineses perdieron de golpe toda confianza en su propia superioridad marítima, la única ventaja real con la que contaban frente a sus enemigos, y eso les costó la guerra, convirtiendo a los romanos en la primera potencia naval del Mediterráneo occidental. Fue la primera gran victoria naval de los romanos frente a sus enemigos, lo que les valió no solo el triunfo, sino otros muchos honores, incluida la construcción de la columna rostrata en Roma, decorada con los espolones de las naves púnicas capturadas.

Los cartagineses perdieron la Primera Guerra Púnica, algo inconcebible antes del conflicto si pensamos en que el elemento marino se presumía esencial para el desarrollo de las operaciones militares. De hecho, con el *corvus* los romanos no solo consiguieron neutralizar a las naves púnicas, sino también apoderarse de ellas. Las tácticas navales tradicionalmente destinadas a la embestida mediante el uso del espolón permitían, a pesar de ello, que muchas naves enemigas fueran capturadas tras el impacto, siendo remolcadas y reparadas para pasar a formar parte de la flota victoriosa. Sin embargo, el *corvus* permitía capturarlas sin dañar el casco, lo que posibilitaba ponerlas en funcionamiento directamente en el transcurso de la misma batalla en la que estaban participando, con solo transferir el mínimo indispensable de tripulación desde la nave atacante. De ese modo, no solo se reducía el coste destinado al reacondicionamiento de las naves enemigas, sino que era posible

capturar un mayor número de ellas y emplearlas tácticamente de forma inmediata. Con ello se suplían las propias naves perdidas y además se incrementaba el tamaño de su flota original. De hecho, su presencia obligó a cambiar las tácticas hasta entonces empleadas por los cartagineses, pues, acostumbrados a embestir, ahora tenían que pensarlo dos veces antes de hacerlo, llegando incluso a evitar toda aproximación al enemigo.

El *corvus* había conseguido anular la enorme ventaja cartaginesa en el mar, algo inicialmente impensable. Ahora si sus naves se acercaban a los romanos para tratar de embestirlos, estaban perdido, pues, en el mejor de los casos, aun consiguiéndolo, perderían su nave, que pasaría a posesión romana, y en el peor, si ellos no se acercaban, lo harían sus oponentes. Sus vidas corrían serio peligro hicieran lo que hicieran. Todo eran ventajas, pero ¿entonces por qué el *corvus* dejó de emplearse poco después?

Este es un tema que ha generado no menos controversia. Se ha afirmado que la presencia de tan pesada estructura colocada en ese punto concreto de la cubierta comprometía la estabilidad de la nave y su ya reducida capacidad para afrontar las malas condiciones de la mar. Los romanos ya habían perdido y seguirían perdiendo cientos de naves por la acción de las tormentas, y el *corvus* suponía un riesgo adicional que una vez derrotados los cartagineses no parecía tener razón para seguir existiendo. Hasta tal punto parece haber dificultado la navegabilidad de las naves romanas que algunos autores actuales incluso dudan de que llegara nunca a emplearse del modo en que lo describen las fuentes, y otros sitúan su final antes o tras la batalla de Drepana (249 a. C.). No obstante, ninguna evidencia alude directamente a su abolición, por lo que podríamos perfectamente pensar que se mantuvo en servicio hasta la batalla de las islas Egadas (241 a. C.), de la que sabemos ya realmente que no se utilizó.

No obstante, estas opiniones pueden rebatirse con relativa facilidad. Los quinquerremes romanos de la época ya habían transportado, y lo seguirían haciendo, enormes estructuras que habrían supuesto un problema similar, o mayor aún, que el del *corvus*, como sucedía en el caso de las torres de asedio, cuyo peso y dimensiones le superaban y se emplearon igualmente cuando fue necesario. De hecho, se estima que el *corvus* pudo haber alcanzado

un peso aproximado de 1180 kg, lo que para un quinquerreme con un desplazamiento de unas 75 t era algo insignificante. Por otro lado, los masivos naufragios atestiguados en las flotas romanas durante este periodo pueden explicarse de otro modo, pues la lectura detenida de las fuentes deja claro que no se debieron a la influencia negativa del *corvus* en su navegabilidad, sino a errores humanos. Los cerca de 200 buques de guerra romanos que naufragaron cerca de la costa siciliana de Camarina se perdieron por la incompetencia de sus comandantes, y no fue la única ocasión, porque decidieron siempre actuar en contra de los consejos que encarecidamente les trasladaban sus pilotos, mucho más experimentados en el arte de navegar que aquellos. Es más, cualquier capitán digno de su mando habría sido lo suficientemente inteligente como para bajar el *corvus* en caso de tormenta, de tal manera que no solo redujera su influencia en la navegabilidad de la nave, sino que incluso ayudara a estabilizarla en esas condiciones.

Entre las posibles alternativas, se ha afirmado que los cartagineses llegaron a desarrollar un arma capaz de contrarrestar la acción del *corvus* o, incluso, que este quedó obsoleto ante la aparición de nuevos modelos de naves mucho más maniobrables y, por tanto, capaces de evitar su empleo. Sin embargo, ninguna de estas teorías se fundamente en la evidencia literaria o arqueológica, por lo que son meramente especulativas. Una contramedida similar habría sido mencionada por las fuentes que, de haber existido, pudo decantar el curso de la guerra a favor de los cartagineses y, aun así, finalmente perdieron la guerra sin volver nunca a demostrar su superioridad en el mar. No en vano la victoria cartaginesa en la batalla de Drepana se debió, realmente, a que decidieron embarcar un mayor número de infantes de Marina en sus naves para hacer frente a los soldados romanos durante los abordajes, nada más. En realidad, como puente que era, el *corvus* permitía el acceso bidireccional entre las embarcaciones implicadas, pues no solo inmovilizó la nave asediada, sino también a la atacante. Así, la eficacia del *corvus* se basó en dos factores clave: la superioridad romana en cuanto a la capacidad de sus soldados y su superioridad numérica. Pero el aumento en el número de infantes cartagineses anulaba, al menos, esta última, mientras que las naves romanas inmovilizadas durante la operación también quedaban mucho más

expuestas al ataque de los espolones de las embarcaciones enemigas que no estaban comprometidas en esa misma acción.

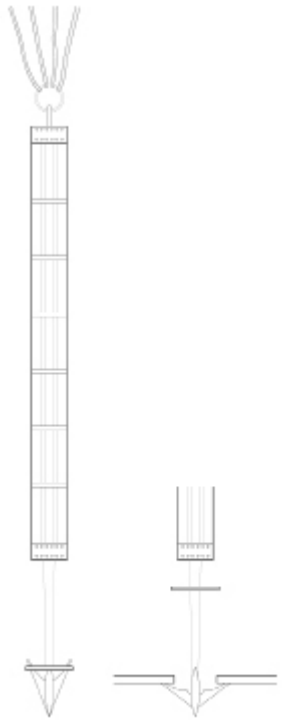
La batalla de Drepana (249 a. C.) expuso las principales debilidades del *corvus*, y no podemos descartar que los romanos reflexionaran tras esta batalla sobre su utilidad en el futuro. No en vano, en el transcurso de la contienda, no solo habían ganado una enorme experiencia marinera que reducía esa desventaja inicial, sino que también mejoraron la calidad de sus naves. Roma había dejado de ser un Estado apenas diestro en el arte de la navegación, contaba entonces con una enorme flota compuesta por poderosas naves y tripulada por marineros y remeros mucho más versados en su labor de lo que eran al principio de la guerra. Hasta ese momento, probablemente el *corvus* era la mejor opción que tenían para evitar la derrota total, pero habían desarrollado sus capacidades hasta medirse, al menos, de igual a igual con una nación tan prestigiosa en ese ambiente como lo eran los cartagineses, por lo que quizá ya no era necesario el concurso de este invento: habían logrado la destreza suficiente para comenzar a emplear las tácticas clásicas del *periplous* y el *diekplous* con éxito. Con el abandono del *corvus* la guerra en el mar volvió a decidirse por la destreza de marineros y pilotos gracias al uso de los espolones como arma principal.

De hecho, los espolones nunca dejaron de utilizarse como medio adicional de ataque, y pronto volvieron a imponerse tras el abandono de esta arma. No en vano, durante la batalla de Ecnomo (256 a. C.), los romanos hundieron 30 naves cartaginesas de ese modo y apresaron otras 64 al abordaje, por lo que eran compatibles.

Arpax

Mucho más tarde, en Nauloco (36 a. C.), Agripa emplearía una nueva arma mucho menos aparatosa y más fácil de manejar, que le proporcionaría los mismos resultados frente a sus enemigos: el *arpax*. Durante mucho tiempo se emplearon garfios y elementos similares a pequeñas anclas (rezón) para «remolcar» las embarcaciones enemigas y propiciar su abordaje, pero fue durante las guerras civiles (38-36 a. C.) cuando Agripa comenzó a utilizar una nueva arma conocida como *arpax* contra las naves de la flota de Sexto Pompeyo. Consistía en un garfio o arpón lanzado contra

las naves enemigas desde una gran distancia. Disparado desde las catapultas situadas en cubierta, el arpón quedaba unido a un eje de aproximadamente 2,3 m, forrado de metal para impedir que fuera destruido por el enemigo para liberarse.



Reconstrucción de un *arpax* romano.

Durante el enfrentamiento, Octavio y Sexto Pompeyo contaban con un número similar de naves (300), que se encontraron al norte de Sicilia. Ambas flotas se desplegaron en línea, pero la superior destreza de los capitanes y pilotos que actuaban bajo las órdenes de Pompeyo de poco les sirvió. Agripa apenas perdió tres naves en la contienda, mientras que solo 17 buques enemigos lograron escapar, 28 fueron destruidos y el resto capturados. Sexto estaba presente, pero logró escapar arrojando por la borda todo el lastre posible, incluso las torres, para ganar velocidad. Ya sin opciones, puso rumbo a Próximo Oriente, donde acabaría ejecutado por Antonio.

Fuego

Tratándose de embarcaciones de madera con velas de lino, calafateadas con cera o brea, podemos imaginar pocas estructuras que fueran potencialmente más inflamables, por lo que el uso de fuego debía limitarse al máximo como medida de precaución. Las lámparas de aceite empleadas para la señalización debían ser estrictamente controladas y se prohibió la preparación de comida cocinada a bordo, lo que solo podría realizarse en tierra. De hecho, sabemos que en el 190 a. C. una flota rodia atrapada en el puerto de Éfeso por las naves de Antíoco logró escapar del cerco colocando numerosos braseros extendidos a ambos lados del casco, una maniobra enormemente peligrosa, pero que permitió la huida a siete navíos, ya que sus enemigos temieron acercarse a ellas ante la posibilidad de perder sus propios buques. El riesgo de transportar y utilizar armas de fuego en estas naves era demasiado alto, por lo que este tipo de braseros solo se empleaban de manera excepcional, montados fuera de la borda como elemento defensivo.

Por ese mismo motivo, no tenemos noticia de flechas incendiarias hasta las guerras civiles (42 a. C.), cuando una flota de Octavio y Marco Antonio fue interceptada en el Adriático por sus enemigos, quienes emplearon estas armas para destruir numerosas naves cuando estas se unieron para formar una plataforma de combate frente al enemigo. Poco después, en la batalla de Actium (31 a. C.) Agripa decidió emplearlas contra las naves de Marco Antonio para decantar un combate hasta entonces igualado, empleando no solo flechas, sino también jabalinas e, incluso, antorchas cuando se encontraban cerca de las naves enemigas, así como proyectiles de carbón y brea ardiendo lanzados desde catapultas a mayor distancia. Sin embargo, parece que las naves no estaban habitualmente equipadas con este tipo de elementos, por lo que Octavio ordenó que se embarcaran para ese fin específico. Mucho más tarde (s. IV d. C.), también se utilizaron flechas incendiarias de grandes dimensiones, disparadas desde catapultas y cubiertas de aceite, azufre y betún.

Es difícil imaginar cuán terrible podía ser una batalla naval en tiempos antiguos. Las naves de guerra, algunas de ellas en llamas, colisionaban unas contra otras con el ruido horrible de la madera rota, las trompetas y los gritos de hombres que luchaban en las cubiertas o trataban de escapar del fuego. El mar se llenaba de

restos y cuerpos, algunos sin vida, otros intentando alcanzar a nado un lugar seguro, mientras el pesado equipo de los infantes les condenaba irremediablemente al fondo del mar. Dión Casio nos ofrece una de las descripciones más impactantes de lo que sucedía en ese momento:

> Algunos de ellos, especialmente los marineros, murieron a consecuencia del humo antes de que les alcanzaran las llamas; otros, en cambio, se asaron en medio del incendio como en un horno. También otros perecieron abrasados por sus propias corazas, que alcanzaron temperaturas muy altas. Antes de sufrir una muerte semejante y aún medio abrasados, algunos se desembarazaron de su coraza, pero entonces fueron alcanzados por los dardos que les disparaban desde la distancia. Otros se arrojaron al mar y se ahogaron; o se hundieron después de haber sido golpeados por sus enemigos, o fueron devorados por las bestias marinas. Solo tuvieron un destino tolerable, como suele suceder en tales circunstancias, quienes, antes de verse en tal trance, se dieron muerte entre ellos o se suicidaron. No sufrieron tormento alguno y sus cadáveres ardieron con sus naves, como en una pira funeraria.

Cuando un barco se incendiaba bajo cualquier circunstancia, los hombres utilizaban primero las reservas de agua potable para tratar de apagar las llamas, aunque su escasez pronto les hacía utilizar el agua de mar para el mismo fin. Sin embargo, no solían contar con cubos suficientes, ni era posible realizar la maniobra adecuadamente en el caos de la batalla, y las llamas se extendían rápidamente. De hecho, el propio Dión afirma que el salitre del mar, si se vertía en pequeñas cantidades sobre el fuego, contribuía a que ardiera con mayor fuerza. Algunos marineros trataban de cortar los cabos y aparejos incendiados para lanzarlos al mar o, incluso hacia las naves enemigas, pero se encontraban demasiado lejos para siquiera pensar en abordarlas. Llegaron también a arrojar sus mantos e, incluso, los cadáveres al fuego con la esperanza de extinguirlo sin éxito.

Existían otros medios para emplear el fuego contra embarcaciones enemigas, y uno de ellos eran los brulotes, que

sabemos emplearon los siracusanos frente a la flota ateniense (413 a. C.). Se trataba de utilizar pequeñas embarcaciones o barcos demasiado deteriorados para el servicio, a los cuales se prendía fuego antes de dejarlos a merced del viento en dirección a la flota enemiga. Es lógico pensar que, en ausencia de tripulación que guiara la nave, esta táctica solo resultaba útil frente a una flota en formación cerrada, incapaz de maniobrar para evitar las llamas.

La misma táctica podía emplearse para destruir una flota aún amarrada en el puerto, como logró un almirante de Pompeyo logrando destruir 35 naves de César (48 a. C.), tras cargar los brulotes con resina de pino y brea. En vista del éxito, los pompeyanos decidieron repetir la estrategia poco después, pero los cesarianos estaban ya prevenidos y apenas sufrieron daño cinco embarcaciones, logrando el resto derrotar a la escuadra enemiga de cuarenta naves. Al margen de estas acciones, solo conocemos una nueva aparición de esta arma mucho más tarde (457 d. C.), cuando los vándalos inutilizaron la mitad de una flota romana enviando contra ella brulotes desde la costa de Cartago.

Fuego griego

El mortífero fuego valyrio de *Juego de Tronos* está inspirado en un arma incendiaria real que salvó Constantinopla de la expansión islámica. En 673 d. C. los árabes comenzaron lo que se convertiría en una larga contienda por la toma de Constantinopla. Establecieron una base operativa en la isla de Cícico y desde allí iniciaron el bloqueo de la capital bizantina. Su poder parecía presagiar que el sitio no duraría mucho, pero no contaban con la presencia allí de un ingeniero llamado Calínico, que se había refugiado en la ciudad cuando los árabes ocuparon su patria, Siria. Como agradecimiento por la acogida bizantina, quiso colaborar en la defensa de la ciudad utilizando un arma bien conocida, el fuego, pero de forma nunca antes vista. No podemos afirmar que fuera su inventor, pero sí, al menos, aquel que lo puso en práctica de la forma más efectiva.

El ingrediente clave en casi todas las fórmulas del «fuego griego» era la nafta, un compuesto líquido derivado tras refinar petróleo, que era presurizado a través de tubos de bronce para cargarlo en dispositivos hidráulicos instalados en las cubiertas de las naves, con

la capacidad de girar 360º para apuntar a las embarcaciones enemigas mediante bombas impulsoras o sifones. La fórmula de Calínico se convirtió en uno de los secretos de Estado mejor guardados del Imperio bizantino, hasta el punto de que le permitió mantener su poder durante siglos. Ese es el motivo de que no haya llegado hasta nosotros, y los expertos en química no se ponen de acuerdo en cuanto a su composición o el medio utilizado para proyectarlo hacia el enemigo. Además de la nafta destilada, los ingredientes podrían haber incluido espesantes como resina o cera, cal viva, nitrato, azufre, trementina, amoniaco y salitre.

Hoy en día, para apagar un incendio provocado por líquidos inflamables como la nafta, se utilizarían espumas y polvo químico porque el fuego griego se avivaba aún más al contacto con el agua, lo que dificultaba enormemente extinguirlo por los medios convencionales. De hecho, no existía una contramedida especialmente adecuada para acabar con él, y tan solo podían intentar dominarlo por asfixia empleando pieles mojadas o arena para tratar de controlarlo. De hecho, el humo producido por esta arma también era muy tóxico.

El éxito de la fórmula desarrollada por Calínico le otorgó al fuego un papel predominante en los métodos de guerra a partir de ese momento. Se había desarrollado el primer lanzallamas conocido. Las naves no solo contaban con tales dispositivos hidráulicos. Sus marineros, además, disponían de recipientes de cerámica rellenos de fuego griego que, a modo de granadas de mano, lanzaban sobre las naves enemigas. También transportaban catapultas que arrojaban grandes vasijas de arcilla cargadas con este líquido, de forma que su impacto causaba una fuerte explosión, y las llamas afectaban a toda la estructura del barco atacado.

Torres de asedio

El enfrentamiento entre siracusanos y atenienses supuso uno de los acontecimientos navales más interesantes de la Antigüedad, pues allí se experimentaron tácticas y armas de las que no tenemos noticia anterior. Fue el caso de las torres de asedio montadas en embarcaciones, preparadas para asaltar sectores de las murallas enemigas que daban al mar. En el 413 a. C., los atenienses instalaron por primera vez una de estas torres, ejemplo que más

tarde seguirían Alejandro III en el asedio de Tiro (332 a. C.) y Marcelo en la propia Siracusa (214 a. C.). El proceso consistía en colocar la torre sobre la plataforma de cubierta, acercar las embarcaciones lo máximo posible al sector deseado de la muralla, y anclarla para evitar que se moviera y permitir el acceso a las almenas.

Durante la Primera Guerra Púnica (264-241 a. C.), los romanos idearon un modelo de torre mucho más ligera, con estructura de madera y recubierta de lienzos, destinada a colocarse en sus modelos de navíos más grandes en servicio, es decir, cuatrirremes y quinquerremes. Los primeros podían albergar una torre en la popa, proa o en el centro de la embarcación, y los segundos incluso sendas torres en popa y proa al mismo tiempo. Es más, si era necesario, podían unirse dos naves de menor calado para albergar la plataforma necesaria que permitía el montaje de una de estas torres, como se hizo en la batalla de Quíos (201 a. C.). Las torres más pequeñas podían albergar hasta seis arqueros, honderos o jabalineros para batir la cubierta de las embarcaciones enemigas cuando se encontraran a tiro.

El problema consistía en que este tipo de elementos eran muy frágiles, y tan solo un encontronazo de costado con una nave enemiga podía desestabilizar la estructura de andamios de madera, siendo así derribados, aunque ese riesgo se reducía si las torres se situaban en medio de la embarcación por su mayor estabilidad. De hecho, su colocación no solo aumentaba el peso de la nave, sino que disminuía su velocidad y maniobrabilidad, ya que ofrecían mayor resistencia al viento y afectaban a su estabilidad, con el consiguiente riesgo incrementado durante las tormentas. Sin duda, a mayor calado del buque, mayor seguridad, aunque siempre era necesario contar con marineros muy experimentados. Sabemos que se emplearon hasta finales del s. I a. C., cuando Agripa ideó un nuevo tipo de torre plegable que se almacenaba en la bodega y solo se armaban justo antes de la batalla, retirándose una vez finalizada. Precisamente, las partes de lino que cubrían estas torres se pintaban con los colores distintivos de la flota para permitir su identificación entre las naves que la componían o, mucho más tarde, incluso se realizaban dibujos que simulaban haber sido construidas con mampostería.

Máquinas de guerra

El mayor tonelaje de los nuevos navíos helenísticos hizo posible embarcar una mayor cantidad de infantes de Marina de los que inicialmente poblaban las penteconteras del Mediterráneo. No solo eso, sino también un mayor número y volumen de torres y máquinas de guerra. De hecho, la aparición de armas como el *corvus* romano durante la Primera Guerra Púnica obligó a un cambio en las tácticas de enfrentamientos navales hacia el abordaje, lo que obligaba a contar con cuantos más efectivos mejor para imponerse al enemigo. El avance tecnológico causado por el prolongado periodo de conflicto entre los sucesores de Alejandro se encuentra en el origen de las constantes innovaciones desarrolladas por los ingenieros y constructores navales helenísticos, quienes también se dedicaron a diseñar nuevos modelos de máquinas de guerra.

Las utilizadas en las naves romanas pueden clasificarse entre las que formaban parte de la estructura del buque (como el espolón, el *corvus*, las torres de asedio, etc.), las que se instalaban en cubierta (catapultas, balistas, escorpiones, etc.) y aquellas armas que portaban los propios infantes de Marina (arcos, jabalinas, espadas, escudos, etc.). El escudo utilizado por los infantes de Marina era diferente al del ejército. Se conocía como clipeo (*clipeus*) y era de menor tamaño y forma redonda.

El romano, como todos los soldados de la Antigüedad, consideraba un deshonor perder el clipeo en combate y, en cambio, se sentía honrado si mostraba señales de los golpes recibidos, pues evidenciaba la lucha que había sostenido.

Las máquinas de guerra se diseñaron principalmente para arrojar distintos tipos de proyectiles que podían generar un resultado diferente según las necesidades del momento o el desarrollo del combate. Existieron muchos tipos de ellas. Las primeras utilizadas surgieron simplemente como adaptación de aquellas ya bien conocidas y ampliamente utilizadas en las batallas terrestres, como la balista o la catapulta. En realidad, las fuentes no nos ofrecen detalles sobre los cambios que fue necesario introducir para su empleo en el mar, aunque podemos suponer que, al menos inicialmente, se centraron en reducir su tamaño para poder adecuarse al mínimo espacio disponible en cubierta que

proporcionaban algunos modelos de naves militares.

El rango efectivo de una catapulta naval probablemente alcanzaba los 200-300 m, y habría sido muy difícil de manejar durante la mala mar, que afectaba a la estabilidad necesaria de la nave para fijar al enemigo, también en movimiento. El tiempo necesario para recargar se redujo para permitir varios disparos en el rango de alcance antes de que las flotas se encontraran lo suficientemente cerca como para anular su efectividad. Los proyectiles tenían distintos tamaños, hasta rocas de 118 kg. Un quinquerreme podía albergar hasta diez de estas catapultas, lo que suponía un enorme peso adicional que era compensado reduciendo el equipo de remo, los víveres y la tripulación al mínimo necesario. Su uso se ha atestiguado en Naupacto (210 a. C.), donde la flota romana cubrió el asedio, y en el 209 a. C. incluso se armaron buques mercantes con este tipo de maquinaria para sitiar Tarento y Cartago Nova, así como en Útica por parte de Escipión (204 a. C.).

La sambuca era un arma de asedio empleada frecuentemente en los sitios terrestres, pero que, al contrario de lo sucedido habitualmente, no se adaptó al uso naval, sino que fue desarrollada originalmente para este medio, a partir del cual se extendió a los ejércitos de la Antigüedad. Consistía en una torre sobre cuya parte superior se elevaba un puente de asalto, de modo que debía situarse a la distancia correcta de la muralla enemiga antes de dejar caer el puente que emplearían los soldados apostados dentro de la torre para tomar las almenas al asalto. Su tamaño era tal que permitía albergar otras máquinas de guerra con las que instigar al enemigo durante la aproximación, así como arietes para tratar de derribar la muralla como medio adicional de asedio. Esta máquina fue utilizada por el cónsul Marco Claudio Marcelo durante el sitio de Siracusa (213 a. C.), quien tuvo que unir ocho quinquerremes por parejas para contar con una plataforma lo suficientemente extensa donde transportar las cuatro sambucas construidas por sus ingenieros. Para ello fue necesario retirar los remos de la banda de babor en una de las naves y los de estribor en la otra, logrando navegar gracias al impulso de los remos de las otras dos bandas.

Las sambucas se preparaban para alcanzar la misma altura de la muralla que se trataba de superar, la cual determinaba también la medida de la base para sostener su peso, por lo que podemos decir

que se construían «a medida». El puente o pasarela que se abatía sobre la muralla mediante cuerdas y poleas contaba con poco más de un metro de ancho, lo suficiente para permitir el paso a los soldados en fila india, y los laterales se protegían mediante parapetos, no solo para evitar la caída de los atacantes, sino también para minimizar el efecto sobre ellos de las armas arrojadizas «amablemente» compartidas por los sitiados.

Se trata de un invento excepcional, y sin duda pudo haber sido muy efectivo, de no ser porque al otro lado de las murallas de Siracusa se encontraba uno de los genios más extraordinarios de la humanidad: Arquímedes. Sin duda Marcelo tenía ante sí una tarea poco menos que colosal, pues el siracusano fue capaz de contrarrestar todos y cada uno de sus intentos por conquistar la ciudad, asumiendo en el proceso enormes bajas entre sus recursos y efectivos. Enterado de la preparación de las sambucas, Arquímedes dispuso a lo largo de las murallas una batería de máquinas de guerra de distintos calibres, capaces de disparar ininterrumpidamente a las naves romanas durante todo el proceso de aproximación a la muralla, de modo que a Marcelo le fue imposible cumplir su cometido. Arquímedes también ideó una especie de grúa que se colocó en lo alto de la muralla, la cual permaneció oculta hasta que las naves romanas se encontraban lo suficientemente cerca. En ese momento estas se asomaban por encima de la muralla portando enormes rocas (superiores a 200 kg) que se dejaban caer sobre los buques enemigos causando su inmediato hundimiento. Un torrente de ideas parecía brotar de su cabeza cual fuente inagotable, ya que poco después utilizó un sistema parecido para crear una grúa similar equipada con una «garra» de hierro que se dejaba caer sobre las naves enemigas. Una vez sobre la cubierta, mediante poleas la garra se cerraba cual puño y, ya inmovilizada la presa, se levantaba del agua hasta una altura determinada, momento en el cual la garra se abría y la nave caía para quedar destruida por la fuerza del impacto contra el mar.

Marcelo estaba desesperado, pero fue capaz de reconocer la superioridad de Arquímedes, de forma que finalmente solo pudo conquistar la ciudad por la traición de los siracusanos afectos a la intervención romana en la ciudad. Roma se apoderó de Siracusa, y sus soldados recorrieron las calles hasta encontrar a Arquímedes.

Aparentemente Marcelo dio orden de apresarlo con vida, pero acabó siendo asesinado cuando se encontraba, cómo no, enfrascado en cálculos.

A partir del s. IV a. C., los ingenieros de Dionisio, el tirano de Siracusa, idearon un gran arco compuesto montado sobre una plataforma de madera, junto con un torno y un mecanismo de gatillo, capaz de orientarse tanto vertical como horizontalmente y, por lo tanto, apuntar con precisión. Al soltar el misil, el control deslizante se empujaba hacia delante para volver a enganchar la cuerda del arco y recargarlo. Estas máquinas tenían un alcance de hasta 275 m, disparando sin descanso hasta causar estragos entre las tripulaciones enemigas, ya que era capaz de atravesar los escudos de los infantes y las pantallas de cuero que protegían a los remeros de los proyectiles. De hecho, su manejo, montaje y conservación eran muy sencillos, por lo que se mantuvieron en uso durante siglos.

A mediados del s. IV a. C., Filipo II de Macedonia propició la aparición de un nuevo tipo de propulsión para la artillería diseñado por sus ingenieros: los resortes de torsión. Estos incrementaban enormemente el poder de estas máquinas, cuyos proyectiles alcanzaron los 366 m, y se podían fabricar en tamaños cada vez mayores. Sin embargo, algunos componentes eran susceptibles a la humedad y requerían la constante supervisión de artilleros especializados. En torno al 275 a. C., Ptolomeo utilizó a sus ingenieros para construir nuevos modelos más desarrollados de artillería de torsión, cuyo rendimiento era mucho más fiable y se podían producir de manera estandarizada, lo que abarataba el coste lo suficiente como para ser instalados en todo tipo de buques de guerra, incluyendo los trirremes. Las naves de mayor calado eran capaces de transportar hasta diez de estas máquinas en cubierta o modelos de mayor tamaño, pero basados en el mismo sistema. Los proyectiles tipo flecha alcanzaban entre 1,27-1,83 m, por lo que no buscaban el hundimiento directo de la embarcación enemiga, sino abatir a la tripulación. También eran útiles para cubrir la construcción de puentes, diques o proteger desembarcos de sus propios soldados, como sucedió en Britania (55 a. C.) o en Alejandría por parte de las tropas de César.

A finales del s. I d. C. se produjo una verdadera revolución en el

empleo de maquinaria de guerra naval, sustituyéndose los antiguos resortes de madera y hierro por piezas totalmente metálicas para los elementos de torsión y la estructura de las máquinas, lo que mejoraba aún más el alcance y reducía el coste de mantenimiento. Las ventajas de los nuevos ingenios incluían la posibilidad de fabricarlos de manera estandarizada, además de la mayor facilidad con la que era posible desmontar y sustituir aquellas piezas que resultaran defectuosas. Su tamaño se redujo y su potencia aumentó enormemente, logrando enviar proyectiles hasta 457 m de distancia. Estas aparecen representadas en la columna de Trajano.

Inteligencia naval

Una regla tan antigua como la propia guerra afirma que la superioridad en algún factor importante puede otorgar la victoria, pero la información siempre la asegura. Reunir información vital sobre el enemigo, sus recursos, efectivos, moral, ubicación, rutas, etc., es un factor decisivo en el arte de la guerra, y los romanos lo sabían muy bien. Roma nunca habría llegado a crear su imperio sin contar con un servicio de inteligencia a la altura del objetivo. No en vano, en época republicana esa labor correspondía al cuerpo de los *speculatores*, que actuaban a lo largo del mundo conocido reuniendo información importante para los intereses bélicos, políticos, comerciales, diplomáticos, etc., de los romanos. Y esta información fue especialmente vital en el caso de la Armada, ya que existía una enorme diferencia entre navegar sin rumbo definido, a la espera de encontrar al enemigo por casualidad, o ir directamente a su encuentro, con la ventaja de la sorpresa, para preparar una estrategia que permitiera aniquilarlo.

Sin embargo, no era una labor sencilla. Obtener información vital normalmente obligaba a infiltrarse en territorio enemigo, y regresar con vida requería de gran habilidad por parte de los *speculatores*. También necesitaban recursos para cumplir su misión, pagar informantes o enviar mensajes en el menor tiempo posible para que siguiera siendo útil. De hecho, muchas veces la forma más rápida de transmitirla era por vía marítima, por lo que la Armada romana debía contar con naves capaces de actuar en zonas de riesgo sin ser detectadas. Debían ser rápidas y versátiles, capaces de navegar en cualquier condición, sin necesidad de grandes recursos y

de escapar del enemigo sin ser capturadas, probablemente penteconteras o, más tarde, liburnas, conocidas como *scaphae exploratoriae* o *speculatoria navis*. También podían utilizarse para este fin naves pequeñas y veloces frecuentemente empleadas por los piratas, como la *hemiolia* y el *myoparo*, ya que debieron existir distintos modelos o mejoras específicamente desarrolladas para aumentar su rendimiento en un entorno concreto para este tipo de embarcaciones. No en vano, estas naves actuaban también como auxiliares de las flotas romanas, enviándose como avanzadillas para descubrir así posibles emboscadas del enemigo. Siempre se mandaban en pequeños grupos, de manera que, si eran detectadas, al menos una de ellas pudiera regresar a tiempo para informar, mientras el resto trataba de ganar tiempo enfrentándose a la flota enemiga o a las propias naves exploratorias que esta última habría enviado igualmente. Incluso era necesario evitar que el enemigo utilizara las naves exploratorias de su oponente en su propio beneficio, siguiéndolas hasta localizar la flota a la que debían informar.

Para este fin existía una red encubierta de embarcaciones ubicadas en distintos puntos costeros de especial relevancia, las cuales no solo actuaban como correos, sino que también recopilaban información directamente. Asimismo, los romanos contaban con naves ligeras destinadas a la patrulla de zonas especialmente sensibles, a través de rutas frecuentadas, lugares conocidos que servían para el atraque y aprovisionamiento de las naves, aquellos destinados a hacer aguadas, etc., para mantenerse al tanto de las embarcaciones o escuadras que transitaban por ellos, incluso empleando para ello buques aliados, mercantes, etc., a los que pagaban generosamente por cualquier dato relevante. De ese modo, en la práctica, cualquiera podía convertirse en informante si tenía algo interesante que ofrecer a los romanos.

En el 215 a. C., una de estas naves avisó de la presencia de buques cartagineses cerca de Calabria, lo que permitió capturarlos. Para sorpresa de los romanos, estos transportaban los detalles del acuerdo alcanzado entre Aníbal y Filipo V de Macedonia para aliarse en su contra. Se trataba de información altamente secreta que, de no haber trascendido, habría supuesto el fin de los romanos al verse atacados por dos Estados poderosos en sendos frentes.

Por su parte, Lutacio Cátulo fue capaz de obtener una de las más grandes victorias navales de la Primera Guerra Púnica en la batalla de las islas Egadas (241 a. C.), gracias a que recibió información sobre la presencia de una flota púnica sin escolta que pretendía abastecer a sus colonias en Sicilia occidental. Y lo mismo sucedió en Cerdeña (214 a. C.) cuando los cartagineses intentaron desembarcar en la isla para privar a Roma de su segunda zona productora de grano más importante, después de Sicilia, pero los estaban esperando. Las naves y tripulaciones púnicas fueron capturadas nada más poner un pie en la isla.

Sin embargo, no siempre la información recibida era útil o se podía obtener fácilmente. Cuando César preparaba su expedición a Britania (55 a. C.), se reunió con comerciantes galos para obtener información sobre aquella misteriosa isla, y nada pudo obtener de ellos, seguramente porque no querían que Roma terminara controlando el tráfico de productos a ambos lados del canal de la Mancha. Lanzarse a la aventura sin saber qué iba a encontrarse o dónde atracar sus naves era una temeridad, por lo que le encargó a Cayo Voluseno que se adelantara para explorar la isla, pero a su regreso poco más pudo aportarle.

Syrianos

Los preceptos de Syrianos, aunque datados en al s. IX d. C., recogen tácticas utilizadas siglos atrás que merecen la pena transcribirse aquí. El autor hace especial hincapié en la importancia de elegir adecuadamente la formación de combate que permita evitar la derrota (IX, 1). Para ello, entiende prioritario mantener las naves en línea y lo más próximas que sea posible, de forma que no quede espacio alguno entre ellas que pueda ser aprovechado por el enemigo (IX, 7). Además, los servicios de información resultan esenciales para conocer el tamaño, disposición y características de la flota enemiga, incluso, si es posible, sobre su moral, de forma que si no es posible albergar la esperanza de superarlo, se abandone el campo para buscar mejor oportunidad. No en vano, siempre es preferible actuar desde una posición de fuerza, buscando un lugar adecuado que permita anular una posible desventaja manifiesta. Si el enemigo supera en número, es importante colocarse al abrigo de un promontorio o estrecho que permita cubrir las alas, de forma

que las naves enemigas no puedan aprovechar la situación (IX, 8 a 13). Una vez dispuestas las naves en línea, es mejor no realizar nuevos movimientos hasta que dé inicio el combate, evitando así que los enemigos puedan reaccionar a tiempo (IX, 31).

En su obra, prácticamente trata de indicar las tácticas a seguir para propiciar lo que, en esencia, seguía siendo el *periplous*, aunque otorgando especial atención a los pasos previos para alcanzar y rodear al enemigo con seguridad. Para ello nos ofrece dos opciones. La primera estaba especialmente indicada cuando el frente enemigo era poderoso. Consistía en colocar dos líneas en el frente y las naves más pesadas en las alas, de forma que cuando el enemigo avanzara, las naves del frente comenzaran a retroceder, pasando nuestra formación a una posición cóncava. De ese modo, la presión de los buques pesados en las alas cerraría la trampa, rodeando al enemigo. La segunda opción era preferible cuando las alas enemigas contaban con las naves de mayor calado. En esencia se trataba de invertir la táctica anterior, colocando nuestras mejores naves en el centro para que avanzaran hacia el enemigo o lo esperaran, permitiendo que las alas retrocedieran para adoptar una forma convexa. Una vez el centro atravesara la línea enemiga, girarían al mismo tiempo que las alas para envolver a los dos escuadrones divididos de sus oponentes. En realidad, eran las mismas tácticas ya empleadas siglos atrás, que parece se mantuvieron en uso hasta el s. IX d. C., puesto que la formación cóncava es la misma que ya empleara Aníbal en Cannas, aunque adaptada al ámbito naval, y la convexa también se practicaba tradicionalmente haciendo a las naves del centro formar en cuña.

14. ESPECTÁCULOS

Panem et circenses
«Pan y circo».
Juvenal (Sátiras X, 77–81)

El poder naval desarrollado por los romanos a finales del Periodo Republicano propició la existencia de enormes flotas y miles de tripulantes capaces de ser empleados en las tareas más insospechadas. A través de la actividad desarrollada en puertos, astilleros, etc., el pueblo de Roma estableció una relación más estrecha con el ámbito naval, incluso gracias a la presencia de espectadores interesados en seguir aquellos enfrentamientos que se libraron cerca de la costa. Sin embargo, existieron otros medios muy variados para acercar a la población la labor de la Armada.

Uno de los ejemplos más conocidos de ello se produjo en la propia capital. Tras la formación de las flotas imperiales por orden de Augusto, sendos destacamentos de la *Classis Misennensis* y la *Classis Ravennatis* se acantonaron en Roma. En principio ambos contingentes quedaron acuartelados en el *Castra Praetoria*, hogar de las cohortes pretorianas, pero poco después dispusieron de sus propios cuarteles, el *Castra Missenatium*, situado en la 3.ª región (Isis y Moneta), junto al Coliseo y cerca de la escuela de entrenamiento para gladiadores (*Ludus Magnus*), y el *Castra Ravennatium*, en la orilla occidental del Tíber. Incluso los *classiari* de Miseno contaban con un cementerio propio junto a la Vía Apia (entre el segundo y el tercer hito).

Entre sus funciones estaba la de servir de enlace entre el emperador y las bases principales de la flota, pero también el cuidado y manipulación de los toldos (*velarium*) que proporcionaban sombra a los asistentes al Anfiteatro Flavio y al circo, así como la organización de las naumaquias (*naumachiae*) que periódicamente se llevaban a cabo por iniciativa imperial.

En realidad, el *velarium* estaba formado por varias lonas (a

veces pintadas de colores vivos, simulando un cielo estrellado o, simplemente, rematadas con oro y plata) que podían recogerse o extenderse parcialmente y de manera independiente según lo requirieran las condiciones climáticas, ya que los programas podían alargarse durante horas a lo largo del día. Su manejo requería la presencia de 160 cipos colocados en la parte exterior del anfiteatro, exactamente a 17,6 m rodeando la fachada, los cuales contaban con cuatro orificios para la colocación de las poleas (*tróclea*) necesarias para tensar las cuerdas que sujetaban la estructura superior a través de sus encajes correspondientes en la cornisa. Estos se unían a los 240 mástiles situados en la cubierta y sujetos por ménsulas que, a su vez, permitían la circulación de las velas mediante anillas de metal sujetas a los ojales de las velas para conformar todo el mecanismo. De ello se ocupaba un destacamento de marineros (*vexillatio*) seleccionado de entre los efectivos disponibles en la capital, cuya labor no era nada sencilla. De hecho, se calcula que toda la estructura debió alcanzar un peso mínimo de 30-35 t, y sus responsables debieron contar con anemoscopios para medir la dirección y fuerza del viento a la hora de extender el toldo.

Naumaquias

Una de las tareas más llamativas que les encomendaba era la organización de los espectáculos navales conocidos como *navalia proelia* (naumaquias), que despertaban el interés y la admiración del público. Sin duda, el circo se convirtió en el centro de ocio por antonomasia para los romanos, mientras que las frecuentes luchas gladiatorias y venationes desarrolladas en el Anfiteatro Flavio no despertaron menos interés. Pocos y muy elitistas eran los espectadores que optaron por formas de ocio mucho más refinadas, como el teatro, pero si existió un evento impactante en el mundo romano, esas fueron las naumaquias. Cónsules y emperadores fueron siempre conscientes del valor que el asombro del público podía proporcionar a su carrera y ambiciones, pero este no era fácil de conseguir, sobre todo frente al pueblo romano, habituado a presenciar la muerte de los animales más extraños conocidos en el anfiteatro y observar desfiles interminables de prisioneros y botines extraordinarios durante la celebración de los triunfos. Si se pretendía llegar más allá, nada mejor que convertir el anfiteatro en

un lago o aprovechar uno de los que se encontraban cerca de Roma para simular una batalla naval con todos los ingredientes necesarios. Si había que sorprender a los romanos, les ofrecerían algo que nunca habían visto.

El coste de organización para tales eventos ya era, de por sí, prohibitivo para la inmensa mayoría de interesados, motivo por el cual el número de estos espectáculos celebrados siempre fue muy reducido. Desde luego no eran tan frecuentes como otros eventos, lo que sin duda los convertía en algo excepcional. Independientemente de que el lugar elegido fuera el Anfiteatro Flavio, el Campo de Marte, el Ager Vaticanus o junto en Tíber en el Trastévere, incluso a veces simultáneamente en varios de estos emplazamientos, las labores de acondicionamiento, organización y preparación alcanzaron proporciones épicas. De hecho, pocos podían alardear de haber asistido a más de un evento de este tipo en toda su vida, salvo durante el reinado de Nerón, y durante la década de los años ochenta d. C., a manos de Tito (80 d. C.) y Domiciano (89 d. C.). No en vano, tras el celebrado por Trajano (109 d. C.) nunca más volvió a ofrecerse este tipo de espectáculo.

Era necesario contar con un espacio abierto, a ser posible de varias hectáreas, con capacidad para instalar gradas suficientes para los asistentes si es que no las había. Debían acometerse los trabajos de ingeniería para trasvasar al lugar los millones de hectolitros que debían convertirlo en un lago, si es que no se elegía uno de los muchos situados en el Lacio, desviándola desde uno o varios acueductos cercanos, o desde el propio Tíber si existía esa opción. Si las dimensiones del recinto no eran excesivamente generosas, había que construir naves a escala de las embarcaciones militares más habituales pero equipadas con todo realismo, puesto que al espectador no se le podía engañar empleando naves auxiliares de la flota como si fueran trirremes o quinquerremes, las cuales albergaban una tripulación reducida. Solo en el caso de contar con grandes extensiones para el evento era posible emplear naves reales, con el coste igualmente exorbitado de trasladarlas hasta allí, incluso por tierra.

La marinería solía formarse empleando reos condenados a pena capital, esclavos o prisioneros de guerra habituados al ámbito marítimo, ya que se requería experiencia para manejar tales

embarcaciones en ese espacio reducido. De hecho, así se evitaba poner en peligro a las tripulaciones y pilotos de las flotas romanas, pues el riesgo que corrían no desmerecía en nada al de una batalla real, y lo era, pues los participantes saludaban al emperador del mismo modo que los gladiadores, y miles de ellos solían acabar sus días allí mismo, ya fuera en combate o ahogados.

Por ello, la seguridad no se descuidaba en este tipo de eventos, ya que la certeza de una muerte segura generaba en no pocos participantes el deseo de escapar aprovechando que las miradas se dirigían al fragor del combate. Para evitarlo, se rodeaba el perímetro con una hilera de balsas repletas de pretorianos, lo cuales contaban también con plataformas en las que se instalaban catapultas y ballistas para disuadir a cualquier intrépido. Sin embargo, no todo estaba perdido: para facilitar que actuaran con valentía y arrojo, se otorgaba la libertad a los vencedores, y si el combate ofrecido había sido digno, incluso era posible que se perdonara la vida a los vencidos.

En lugar de simples enfrentamientos entre embarcaciones, normalmente se optaba por recrear famosas batallas navales, sobre todo aquellas en las que Roma obtuvo importantes victorias, frente a cartagineses, egipcios, partos, dacios, etc., o, incluso, acontecimientos destacados, como la erupción del Vesubio. No obstante, a pesar de conocer su desenlace, en aquellas recreaciones podía pasar cualquier cosa, lo que permitía darle más emoción al espectáculo mediante las casas de apuestas.

La primera naumaquia conocida fue organizada por César (46 a. C.) en el Campo de Marte, acotando una extensión de 12 ha que debieron ser inundadas de algún modo, ya que las fuentes no lo mencionan. Nadie como el conquistador de la Galia para ofrecer un espectáculo jamás visto, que colaborara a engrandecer aún más su imagen ante el pueblo. Su celebración no solo confería al responsable una fama imperecedera, sino que reflejaba su poder, capacidad económica y, sobre todo, influencia política frente a sus opositores. La excusa elegida fue celebrar el cuádruple triunfo otorgado por el Senado tras sus victorias en la Galia, Egipto, el Bósforo y Numidia, así como la inauguración del templo de Venus Genetrix. En este caso se emplearon 16 verdaderos birremes, trirremes y cuatrirremes, además de 2000 soldados y 8000 remeros

que se enfrentarían a muerte, aunque desconocemos los detalles de tan increíble escenificación. Al menos sabemos que el recinto se dragó rápidamente tras el evento, ya que el Senado temía que se convirtiera en un foco de epidemias si quedaba permanentemente anegado por las inundaciones periódicas del Tíber.

Aparentemente, la siguiente de las representaciones conocidas de este tipo corresponde a Sexto Pompeyo (40 a. C.), aunque con un carácter muy distinto. En realidad, su intención era también ofrecer un espectáculo a sus hombres como conmemoración de una victoria y con un final trágico para los participantes, del mismo modo que las naumaquias tradicionales, pero de un modo distinto y con carácter privado, ya que el público no pudo formar parte de ella. De hecho, no se llevó a cabo en la *Urbs*, pues Sexto era considerado enemigo de Roma, sino en el estrecho de Mesina, donde el hijo de Pompeyo hizo combatir a los cautivos del bando octaviano para deleite de sus partidarios.

Más tarde, Augusto no quiso ser menos y, ya consolidado su poder, decidió ofrecer una nueva naumaquia a sus ciudadanos (2 a. C.) con motivo de la inauguración del templo de *Mars Ultor*. Esta vez se emplearon nuevas instalaciones preparadas al efecto en el Trastévere, que alcanzaron 19 ha en forma elíptica y dotadas con gradas de mármol. Fueron inundadas gracias a las canalizaciones desviadas del *Aqua Alsietina*. Participaron 3000 soldados (sin contar los marineros) en 30 grandes navíos dotados de espolones y diversas embarcaciones de menor calado para recrear la batalla de Salamina entre griegos y persas.

En el centro se colocaba normalmente una isla artificial unida al borde del recinto mediante un puente, en la cual, probablemente, se situarían los espectadores de mayor rango para disfrutar del espectáculo en primera fila, mientras que el resto se sentaría en las riberas o en gradas construidas al efecto. De hecho, la pasarela se construyó a partir de una enorme viga que superaba los 36 m de largo, procedente del árbol más grande jamás visto en la ciudad, por lo que fue exhibida por Tiberio. Es más, las naumaquias se convirtieron en un evento social que reunía gentes de todo el imperio, por lo que el propio Ovidio afirma que era el lugar ideal para las relaciones con el sexo opuesto, las citas o la celebración de banquetes entre los asistentes.

Es posible que las reducidas dimensiones de estas instalaciones y el interés, cada vez mayor por parte de los emperadores, de incluir cuantas más naves mejor para mejorar el espectáculo impidieran que estas fueran capaces de maniobrar adecuadamente. Por ese motivo, el evento pasó pronto a centrarse en los combates cuerpo a cuerpo sobre las cubiertas, frente al desarrollo de las más conocidas tácticas navales (el *diekplous* y el *periplous*). El espectáculo auspiciado por Claudio fue la excepción, ya que las dimensiones del lago Fucino permitían una auténtica batalla naval, aunque la zona del evento tuvo que acotarse a la parte suroeste. En esa ocasión, sabemos que la señal para el inicio de la batalla fue un gran tritón de plata que emergió del lago con un cuerno de oro. Todo valía para sorprender al público.

En su intento por consolidar el trono, Claudio quiso emular a sus famosos predecesores, organizando en el año 52 d. C. una naumaquia en el lago Fucino (a 75 km al este de Roma), lo que sin duda abarató el coste de anegar otro lugar al efecto. En ella actuaron 24 trirremes y 26 birremes, tripuladas por 19 000 criminales capitaneados por sendos famosos gladiadores de la época, los cuales se caracterizaron para representar un combate entre barcos rodios y sicilianos. Tal cantidad de convictos y con libertad de movimiento en una extensión tan grande podía generar recelo entre los 500 000 espectadores que acudieron al lugar, por lo que todo el perímetro del lago quedó custodiado por los pretorianos, guarecidos tras un parapeto, y se instalaron catapultas en naves adicionales que marcaron el límite del espacio destinado a la batalla. Si alguna de las embarcaciones realizaba algún movimiento sospechoso, acabaría inmediatamente en el fondo del lago. Tal cantidad de público obligó a instalar enormes graderíos divididos en sectores a cargo de magistrados, y se instaló un hospital militar (*valetudinarium*) en una gran tienda de campaña para atender a los heridos. Sin embargo, allí se asistió también a 15 parturientas, que habían acudido al lugar en avanzado estado de gestación, prueba de la pasión que despertaron este tipo de eventos. Tras cinco horas, la laguna se tiñó con la sangre de 3000 muertos, pero Claudio disfrutó tanto que indultó a los supervivientes, excepto a las tripulaciones de varias galeras pertenecientes a ambos bandos que no combatieron con el ardor esperado.

No en vano, antes de iniciarse el evento, sucedió un episodio que refleja muy bien el carácter del emperador, y la disposición de los participantes (naumaquiarios):

> Antes de desecar el lago Fucino se propuso dar en él una naumaquia, pero como quiera que al saludo de los combatientes al pasar delante de él, «¡Salve, emperador, los que van a morir te saludan!», hubiese contestado Claudio «¡Salud a vosotros!», se negaron a combatir, alegando que aquella respuesta significaba un indulto. Durante algún tiempo deliberó si los haría morir a todos por el hierro o por el fuego; bajó, finalmente, de su asiento, corrió aquí y allá alrededor del lago con paso vacilante y actitud ridícula, amenazando a estos, rogando a aquellos, y concluyó por decidirlos al combate.

Las frecuentes crecidas de este lago se habían convertido en un problema tradicional, ya que anegaban los campos circundantes, y el estancamiento del excedente provocaba la aparición de enfermedades como el paludismo. Por ese motivo, Augusto trató sin éxito de drenarlo, y Claudio decidió acometer una tarea que requeriría el trabajo de 30 000 operarios durante 11 años, bajo la dirección de Narciso, un liberto imperial. Fue necesario construir una enorme galería subterránea (además de otras 30 menores adicionales) con una leve inclinación, la cual debía transportar el agua sobrante al cercano río Liris, alcanzando el Tirreno. La obra se inauguró por todo lo alto, naumaquia incluida, pero a la hora de abrir las compuertas para desecarlo tras el evento, se vio que el túnel no era lo suficientemente profundo como para alcanzar la parte más profunda del lago, por lo que fue necesario esperar al s. XIX para conseguirlo. A pesar de todo, al menos se logró reducir su capacidad en un 40 por ciento, probablemente con la ayuda de personal asignado a la flota de Miseno.

El traslado de este tipo de espectáculos al interior de un anfiteatro se debe al emperador Nerón (57 d. C.), quien ordenó construir uno en madera solo para este fin, aunque nada conocemos de él, ni siquiera si se encontraba con seguridad en el Ager Vaticanus, situado detrás del lugar en el que hoy día se ubica el Castillo de Sant'Angelo. Al menos, sabemos que lo hizo cubrir con

un toldo de color azul que simulaba el cielo y las estrellas al modo en que más tarde se haría en el Anfiteatro Flavio, por lo que debió de haber sido manejado por los marineros de Miseno y Rávena.

Más tarde decidió organizar un nuevo evento de este tipo (64 d. C.), precedido por la celebración de *venationes*, luchas gladiatorias y un gran banquete, quizá en el mismo lugar, ya que no se vio afectado por el gran incendio de Roma. En alguno de ellos nos cuenta Suetonio que, incluso, se vieron peces y «monstruos marinos» (*beluae*), aunque nada más aporta, por lo que desconocemos si fueron criaturas reales (no tanto monstruos como animales acuáticos desconocidos por los romanos, como las focas e hipopótamos que narra Calpurnio) o farsas destinadas a sorprender aún más al público. Incluso parece que Nerón era aficionado a cenar en lugares poco habituales que se cerraban para su propio disfrute, como el anfiteatro donde realizó su primera naumaquia, el Campo de Marte o el Circo Máximo.

Algo más tarde, y con el fin de celebrar la inauguración del Coliseo, Tito ofreció dos naumaquias simultáneas (80 d. C.), una en la piscina ya empleada por Augusto (Trastévere) y otra en el propio anfiteatro, en las que decidió rememorar los acontecimientos de Pompeya, donde Plinio el Viejo perdió la vida al tratar de rescatar a los supervivientes con sus naves como *praefectus classis* de la flota de Miseno. Las dimensiones de la arena del Coliseo (83×48 m) eran muy reducidas en comparación con las de la piscina de Augusto y Nerón o el lago Fucino, por lo que, aunque pudieran celebrarse allí este tipo de eventos, se centrarían en los combates entre las tripulaciones. De hecho, se emplearon entre 30-80 minutos en desviar allí los más de 4000 m de agua necesarios para crear una profundidad mínima de 1,5 m para las naves.

Era casi imposible realizar las maniobras propias de un combate naval, hasta el punto de que quizá los barcos utilizados fueran simplemente decorados realizados al efecto y dotados de mecanismos para simular un naufragio, ya que sabemos que este tipo de ingenios estaban presentes en teatros y anfiteatros. En cualquier caso, nada sabemos de los preparativos dispuestos para acondicionar la arena tras los combates gladiatorios y *venationes* previas. La respuesta quizá pueda encontrarse en el anfiteatro de Verona, que contaba con dos conductos axiales. Uno de ellos

circulaba directamente bajo la galería oeste de la arena y, puesto que no estaba conectado a los canales de evacuación de las aguas pluviales, probablemente servía para acumular el agua procedente del acueducto que alimentaba la piscina. El otro, el conducto oriental, que circulaba a mayor profundidad, estaba destinado a evacuar las aguas hasta el Adige. Por ese motivo, es posible que en el sistema de abastecimiento de agua se aprovechara la infraestructura de entrada, canalización y drenaje de aguas que poseía el Anfiteatro Flavio.

Poco después, su hermano Domiciano (89 d. C.) ordenó la preparación de dos nuevas naumaquias simultáneas (89 d. C.) en el Ager Vaticanus, aprovechando la piedra extraída para las obras de reparación del circo, y en el Anfiteatro Flavio, para conmemorar la victoria sobre los dacios. Sin embargo, parece que se desató una fuerte tormenta durante el espectáculo que provocó numerosas víctimas entre los combatientes y los espectadores.

Es probable que la compleja red subterránea de estancias y corredores de servicio de que dispone el Anfiteatro Flavio se construyera tras este momento, lo que impediría la realización de futuras naumaquias en el recinto, ya que hubiera sido muy complicado evitar su inundación. Por ese motivo, la celebrada por Trajano, que menciona el Calendario de Fastos de Ostia, tuvo que realizarse únicamente en el Ager Vaticanus (109 d. C.), cuyo recinto de 458 × 103 m fue anegado por el *Aqua Traiana* para celebrar de nuevo la victoria sobre los dacios. Sin embargo, no era el mismo que el empleado por Domiciano y Nerón, ya que Trajano empleó la piedra con la que se había construido para reparar el circo poco antes, por lo que se vio obligado a erigir una nueva instalación en ese lugar.

	César	Augusto	Claudio	Nerón		Tito		Domiciano		Trajano
Fecha	46 a.C.	2 a.C.	52 d.C.	57 d.C.	64 d.C.	80 d.C.		89 d.C.		109 d.C.
Lugar	Campo de Marte	Trastévere	Lago Fucino	Ager Vaticanus	¿?	Trastévere	Anfiteatro Flavio	Ager Vaticanus	Anfiteatro Flavio	Ager Vaticanus
Dimensiones	12 ha	533 × 355 m	¿?	458 × 103 m	¿?	¿?	83 × 48 m	458 × 103 m	83 × 48 m	458 × 103 m
Superficie	12 ha ¿?	19,1 ha	¿?	¿?	¿?	¿?		¿?		4,7 ha
Alimentación	Tíber ¿?	Aqua Alsietina	¿?	Tíber ¿?	¿?	Aqua Alsietina ¿?	Aqua Claudia ¿?	¿?	Aqua Claudia ¿?	Aqua Traiana
Celebración	Cuádruple triunfo + inauguración del templo de Venus Genetrix	Inauguración del templo de Mars Ultor	¿?	Persas vs. atenienses	¿?	Siracusanos vs. atenienses	Desastre de Pompeya	Victoria frente a los dacios	Victoria frente a los dacios	Victoria frente a los dacios
Representación	Egipcios vs. tirios	Batalla de Salamina	Rodios vs. sicilianos		Roma vs. Partia ¿?	Combate/erupción del Vesubio		Roma vs. Dacia		Roma vs. Dacia

Las naumaquias desaparecieron de los textos clásicos a partir de ese momento, aunque la estructura erigida por Trajano debió permanecer activa hasta el s. v d. C. Al igual que ocurre en el anfiteatro, el carácter más reducido del espacio disponible en la piscina de Trajano pudo obligar a simplificar el decorado naval, centrando su espectacularidad en la calidad de los combates singulares, librados en este caso por auténticos gladiadores y no prisioneros sin preparación. Bajo esta forma, y disponiendo de un lugar de celebración específico, las naumaquias pudieron subsistir varios siglos sin que las fuentes supervivientes nos informen sobre ello, quizá debido a que su regularidad les hizo perder parte de su carácter excepcional.

Sabemos que Filipo el Árabe (244-249 d. C.) construyó un embalse a las afueras de la ciudad, con la aparente intención de mejorar el abastecimiento del pueblo que a veces sufría escasez. Fue precisamente durante su reinado cuando se conmemoraron los mil años desde la fundación de Roma, por lo que el pasaje ofrecido por Aurelio Víctor bien podría referirse realmente a la función que cumplieron esas instalaciones en su época, más de 150 posterior, y que en origen se hubiera celebrado allí una última naumaquia como parte de los festejos. No en vano, denarios de Domiciano (81-96 d. C.), Septimio Severo (193-211 d. C.) y Caracalla (211-217 d. C.) se decoraron con improntas en el reverso que aluden a estos eventos.

Por su parte, la fama de las naumaquias alcanzó, incluso, las provincias, donde a veces se trataron de imitar estos eventos de algún modo, aunque nunca desplegando los medios que Roma y el emperador eran capaces de movilizar. Solía tratarse de recreaciones

navales muy reducidas en tamaño y participantes, sin bajas entre ellos y como forma de diversión. Así sucedió durante los Juegos Panatenaicos celebrados en Atenas durante el Periodo Flavio (69-96 d. C.), junto a o sustituyendo a las tradicionales regatas. Incluso podían organizarse recreaciones por parte de particulares, como parece que hicieron los jóvenes de una de las poblaciones próximas al río Mosena (que discurre entre las actuales Francia, Alemania y Luxemburgo) en su cauce.

Otros espectáculos

Tras el éxito de la naumaquia ofrecida en el lago Fucino, Claudio quiso organizar otro evento extraordinario tan solo cuatro meses más tarde y para deleite del pueblo, aunque esta vez decidió construir un puente de pontones sobre su superficie que alcanzaba ambas orillas. En la parte central formó una amplia explanada circular con cientos de metros cuadrados, de forma que dos ejércitos marcharían desde los extremos para enfrentarse allí a vida o muerte. Para conseguir dos contingentes de 5000 soldados, se vaciaron las cárceles, empleando también miles de prisioneros de guerra y esclavos que debían convertirse en etruscos y samnitas.

Tal fue la caracterización que no solo se ataviaron como aquellos, sino que algunas armas propias de estas culturas fueron replicadas por los herreros romanos para ser utilizadas, como hachas de doble filo. Los pretorianos custodiaron las proximidades para evitar que ningún cautivo tratase de escapar a nado, por lo que si alguien caía, solo tenía dos opciones: morir o reincorporarse a la lucha. Las bandas de música amenizaron la contienda hasta que los «etruscos» lograron imponerse, de manera que Claudio los indultó junto a algunos «samnitas» supervivientes que lucharon con especial coraje.

La derrota de Marco Antonio y Cleopatra en Actium (31 a. C.) propició que Augusto decidiera instaurar las celebraciones llamadas *Actios* o *Actiacas* en recuerdo del triunfo y en honor a Apolo. Estas se celebraban cada cuatro años e incluían juegos gimnásticos, certámenes ecuestres y combates navales llevados a cabo en Roma y Actium, aunque que solo llegaron a organizarse entre el 28-16 a. C. Sin embargo, no contamos con más información para saber si se trataba realmente de naumaquias u otro tipo de escenificaciones.

15. *BELLUM PIRATICUM*

El pirata no está entre los enemigos legítimos de la guerra,
es el enemigo común de toda la humanidad.
Cicerón (De Off., 3. 107)

El origen

Mucho más real que los monstruos marinos y aún más temido que el mal tiempo invernal, los piratas se convirtieron en el terror de los mares por méritos propios. Una amenaza endémica tan antigua como la propia navegación e, incluso, quizá previa al comercio, que aprovechaba la vasta extensión del mar para vivir de la ilegalidad con esperanza de impunidad. No en vano, ni siquiera en la actualidad con los medios tecnológicos de que disponemos para el control del medio acuático es posible garantizar el cumplimiento absoluto de las leyes, mucho menos en época romana.

Nuestra concepción del pirata proviene enteramente de la Edad Moderna, cuando piratas, corsarios y bucaneros poblaron el Atlántico, el Pacífico y el Índico en busca de presas con sus enormes galeones. Capitanes despiadados con barba y bigote, pata de palo, un sable en una mano y un loro sobre el hombro mandaban sobre una tripulación de malvados marineros. Viajaban sin descanso buscando ricos mercantes a los que asaltar, disparando sus cañones y pasando por la tabla a sus ocupantes. Y, sin embargo, salvo por su apariencia, armas y naves, muchas de sus costumbres no variaron demasiado con el paso del tiempo.

Ulpiano, el famoso jurista romano que llegó a ejercer como prefecto del pretorio, describe su actividad:

> Los enemigos son aquellos a quienes el pueblo romano ha declarado la guerra públicamente o son ellos quienes la han declarado; el resto son bandidos o piratas.

A partir de sus palabras, la piratería ha llegado a ser definida como un sustituto de guerra declarada. Y, sin embargo, la guerra y la

piratería son variantes de una misma actividad, la violencia organizada, cometida por grupos de hombres con fines económicos o políticos. De hecho, se podría alegar la depredación inherente como característica particular de las acciones piráticas, pero esta tampoco estaba ausente en el ámbito bélico. A pesar de ello, en realidad es posible distinguirlas fácilmente, puesto que la guerra implica la organización de ejércitos adscritos a una identidad política, el Estado.

Estrabón quiso llegar a la raíz del problema, identificando la razón por la cual creía que los hombres se convertían en piratas: la pobreza, ya fuera por la ausencia de tierras que pudieran cultivar, la carencia de bienes en su lugar de origen o su pérdida en el contexto de conflictos bélicos. Las causas que incitaban a un individuo a convertirse en forajido eran muy diversas y complejas, pero en general no solían ser de tipo patriótico o ideológico, sino ligadas a la pobreza. De hecho, en la Antigüedad existía la certeza de que todo nacido en regiones pobres estaba predestinado geográfica y genéticamente a delinquir, siguiendo el mismo camino ineludible que sus padres. Por ese motivo, el perfil del pirata reunía el deseo de poder y riqueza, la necesidad de supervivencia y un carácter violento, no carente de insolencia y prepotencia. Asimismo, los piratas debían contar con líderes capaces, pero a la vez justos a la hora de administrar castigos y de dividir el botín, para así mantener su posición y evitar conflictos.

De hecho, aparentemente, durante el Periodo Helenístico, en el que los romanos extendieron su influencia al Mediterráneo oriental, cuando los piratas capturaban una nave cuyos tripulantes manifestaban abiertamente ese origen, estos se mostraban irónicamente sorprendidos del error cometido y se lanzaban a sus pies rogando el perdón. Entonces lo vestían con una toga para evitar futuros malentendidos, desplegaban una tabla por la borda en mar abierto y lo invitaban a desembarcar para que pudiera continuar su camino con seguridad. Si se negaba, era igualmente arrojado por la borda y moría ahogado.

Al parecer, existían regiones cuyas características geográficas las hacían especialmente proclives al desarrollo de comunidades piráticas, como zonas costeras montañosas y boscosas de difícil acceso, en cuyo interior los piratas podían atracar y ocultarse sin ser

localizados, o litorales escarpados con escasos puertos para el tráfico comercial, pero dotados de numerosas calas remotas donde las naves piratas podía acechar y desaparecer en cualquier momento. En ellas establecían asentamientos o bases temporales, actuando como puertos naturales, difíciles de localizar y que podían abandonar fácilmente ante cualquier peligro, ya que la movilidad era una de sus ventajas más importantes. No olvidemos que la piratería fue un fenómeno dinámico, desarrollado en virtud de la situación geopolítica, por lo que estos grupos no dudaban en desplazar sus bases si era necesario.

Hasta esos lugares llegaba la información que les proporcionaban colaboradores e informantes que actuaban en los puertos cercanos, los cuales avisaban sobre potenciales presas, la presencia de naves militares en su busca e, incluso, colaboraban enrolando nuevos miembros. Como sucedía con los propios Estados, un buen servicio de inteligencia podía marcar la diferencia entre el éxito o la horca. Es más, distintas comunidades piráticas podían colaborar, repartiéndose distintos sectores entre ellas o uniendo fuerzas para atacar grandes flotas de mercantes o defenderse de cualquier agresión. La obtención de información también podía realizarse a través de la coacción, de manera que una población podía pactar su inmunidad a cambio de proporcionar noticias, permitir la venta en sus mercados del botín (*praeda*) que obtenían y ofrecer apoyo logístico (astilleros, almacenes, etc.) sin hacer preguntas. Muchas ciudades colaboraron recibiendo una parte de los beneficios, lo que también les permitía a los piratas sentirse seguros ante las fuerzas del orden locales. A fin de cuentas, era más provechoso buscar la complicidad de importantes ciudades que saquearlas, desarrollando así cierta simbiosis que generaba beneficio mutuo.

Bandidos y piratas fueron generalmente desheredados sociales, individuos que se hallaban en una situación muy precaria en sus comunidades de origen, desprovistos de medios de subsistencia y marginados por sus élites y conciudadanos. Ello hizo que formaran grupos para delinquir, tanto por tierra como por mar, olvidando sus orígenes, hasta convertirse en apátridas. A pesar de que las raíces del problema eran conocidas, nadie se hizo responsable de adoptar las medidas necesarias para luchar contra la pobreza, y la única

reacción solía consistir en el envío de flotas para su busca y captura. Pero ni siquiera los Estados del Mediterráneo contaron siempre con el poder y recursos necesarios para ello, amén de la necesidad imperiosa de hacerlo mientras el problema no resultara acuciante para sus propios intereses. Al fin y al cabo, no se trataba más que de bárbaros forajidos, ajenos a su cultura y leyes (humanas o divinas), carentes de toda legitimidad, impíos que no aceptaban autoridad y no entendían otro lenguaje que no fuese la violencia. Por ese motivo, no podían ser considerados enemigos, en el sentido estricto de la palabra, por las autoridades que los combatían, siendo juzgados como asesinos, no prisioneros de guerra, cuando eran capturados. Su mera existencia amenazaba el orden establecido, representaban al caos y como tales se les aplicaba el peor castigo como resultado de su crueldad, la pena capital pública mediante la crucifixión (*summa supplicia*), de la que se esperaba (sin éxito) que ejerciera un poder disuasorio para sus compañeros que aún permanecían libres. Cuando César capturó a los piratas que lo mantuvieron retenido, se consideró un acto de clemencia que les cortara la garganta nada más ser crucificados.

Es posible que, al menos inicialmente, estos grupos de piratas contaran con alguna estructura de patronazgo entre las clases pudientes de ciertas comunidades. Sin duda necesitaban importantes recursos e infraestructuras para la construcción y el mantenimiento de sus buques, mano de obra, tripulantes con conocimientos de la mar y hábiles combatientes, sin los cuales sería imposible desempeñar su actividad.

Su forma de actuar fue siempre muy similar, aunque durante la Edad del Bronce su principal objetivo fueron las ciudades costeras, al estilo de los posteriores vikingos en el s. X d. C., en lugar de los ataques en el mar. La obtención de botín suele entenderse como apropiación de los bienes ajenos por medio de la fuerza, aunque existían pocas garantías de que compensara al riego que suponía poner en peligro sus propias vidas.

Si no podían encontrar nada de valor, toda persona susceptible de ser vendida como esclava acababa en sus naves, y su próximo destino sería el mercado más cercano. Ni siquiera era necesario arribar para obtener este tipo de valiosa mercancía; las naves comerciales apresadas en el mar no solo transportaban productos,

sino también personas, ya se tratara de tripulantes o pasajeros. Asimismo, cualquier pescador que se lanzara al mar diariamente no solo tenía que afrontar los riesgos comunes de su profesión; durante una simple jornada de pesca por la costa siempre existía el riesgo de no regresar, sin que nadie volviera a saber de él. Capturar personas suponía menos riesgo que enfrentarse a las tropas de una ciudad, que a buen seguro los estaban esperando, y los beneficios podían ser incluso mayores. No en vano sabemos que sus métodos también incluían el engaño: en ocasiones, los piratas se hacían pasar por mercaderes que ofrecían sus productos al público en una playa, y cuando sus potenciales clientes se acercaban, acababan secuestrados.

Las acciones piráticas llegaron a ser tan frecuentes que el avistamiento de cualquier vela extraña en el horizonte bastaba para generar alarma, de modo que en el tiempo que las naves necesitaban para arribar a tierra, los habitantes de la población amenazada podían ocultar sus bienes y prepararse para la defensa. Por ese motivo, los piratas buscaron otro medio igualmente lucrativo para obtener beneficio: el tráfico de esclavos. Prueba de ello es que muchos pueblos del Egeo fortificaron sus ciudades costeras, mientras que otros las abandonaron para instalarse tierra adentro. Los puertos se cerraron con cadenas, las granjas mantenían siempre perros guardianes. Fue una época muy difícil, como bien recuerda Tucídides:

> En la Antigüedad, tanto los griegos como los bárbaros que vivían a lo largo de las costas o en las islas, una vez descubrieron cómo abrirse paso a través de los mares, se dedicaron a la piratería. Iban a su frente los hombres más poderosos, que buscaban su propia ganancia, así como medios de subsistencia para los más débiles, y cayendo sobre ciudades que carecían de murallas y se hallaban diseminadas en aldeas las saqueaban, obteniendo de ello su principal medio de subsistencia, ya que este comportamiento aún no significaba desvergüenza alguna, sino que conllevaba más bien incluso algo de gloria.

De hecho, los piratas son frecuentemente mencionados en los poemas homéricos, pero su actividad era tan pronto censurada

como ensalzada, pues en aquel momento no fue considerada necesariamente como una actividad vergonzosa, sino como una parte importante de la economía, muy próxima al comercio, incluso un oficio de prestigio. Es más, en aquel momento no parece que existiera diferencia entre la guerra y la piratería, al menos hasta el s. V a. C., en que las guerras entre Estados se generalizaron, lo que incluso favoreció el incremento de la piratería en los márgenes de los conflictos bélicos.

La pérdida de carga y tripulación a manos de los piratas fue siempre uno de los riesgos que mercaderes y armadores siempre tuvieron en cuenta a la hora de establecer los contratos. A veces los piratas eran solo eso, piratas y nada más, actuando como oportunistas independientes. A veces comunidades completas optaron por dedicarse al saqueo como forma de supervivencia ante una situación de precariedad económica. A veces eran exploradores o mercaderes dispuestos a comerciar o saquear según las circunstancias y la capacidad de represalia de sus víctimas. A veces eran soldados camino del teatro de guerra que aprovechaban para asaltar a sus enemigos e, incluso, a pueblos vecinos ajenos al conflicto que podríamos denominar como «objetivos no oficiales», por lo que, en muchos casos, no se ejerció como dedicación exclusiva, sino en función de las circunstancias. Es más, no pocos Estados utilizaron la piratería como táctica para promover sus propios intereses y causar daño al enemigo, convirtiendo a los piratas en mercenarios marítimos del Mundo Antiguo. Los propios soldados romanos parecen haber actuado ocasionalmente como piratas cuando no se encontraban en campaña oficial, incluso aprovechando para ello las naves militares del Estado. Así sucedió durante la Primera Guerra Púnica (247 a. C.), cuando varias naves romanas asaltaron buques cartagineses. Cuando el Estado romano tuvo conocimiento de ello, les obligó a entregar las embarcaciones capturadas, pero permitió que conservaran el resto del botín.

En la Antigüedad, la única forma en que un Estado podía obligar a un pueblo extranjero a cumplir con un pacto era mediante represalias indiscriminadas, incluso entre los civiles. Un gobierno no siempre contaba con los fondos necesarios para pagar a sus tropas, ni tampoco con medios para controlar todas sus actividades, por lo que no pocos capitanes optaron por obtener beneficio a costa

del enemigo cuando el retraso en el cobro de su salario comenzaba a ser preocupante, y si de ese modo el Estado lograba resarcirles, tampoco había por qué oponerse: a fin de cuentas se trataba del enemigo, a quien en ocasiones le costaba diferenciar si lo estaban asaltando soldados o piratas, probablemente ambas cosas.

No olvidemos que el saqueo no siempre estaba únicamente ligado a la actividad pirática, puesto que no eran pocas las naves mercantes que, tras zozobrar debido a tormentas, etc., perdían su cargamento. Los marineros y pescadores que vivían en el lugar normalmente aprovechaban para llevarse cuanto les era posible mientras nadie se lo impidiera, no siendo, por ello, considerados piratas. De hecho, si al acercarse encontraban resistencia por parte de los tripulantes, no estaban dispuestos a luchar con ellos para arrebatarles lo que les pertenecía. Sin embargo, el aumento de comercio marítimo entre los ss. I-II d. C. propició el aumento de estos incidentes y, con ellos, la aparición de legislación específica para intentar contener este tipo de acciones. No en vano, llevarlas a cabo implicaba, necesariamente, la omisión de socorro hacia los posibles supervivientes, por lo que la incautación de los bienes procedentes de un naufragio fue prohibida por un edicto de Adriano (117-138 d. C.), permitiendo que sus propietarios denunciaran cualquier sustracción ante el prefecto. En caso de acreditarse el saqueo, las penas habituales sí eran las mismas que las dispensadas a piratas y bandidos. Y no era para menos, ya que se acreditó, incluso, el uso de falsas luminarias y otras señales fraudulentas para propiciar que los mercantes encallaran de forma deliberada.

Su actividad pirática acabó, incluso, formando parte no solo de la literatura griega, donde se escenifican innumerables secuestros perpetrados por piratas e, incluso, el reencuentro de un niño con sus padres tras haber sido capturado muchos años atrás, sino también de la mitología. El propio Odiseo acabó en manos de un comerciante fenicio que trató de venderlo como esclavo, y él mismo actuó como pirata atacando las costas, puesto que el botín que podía obtener en ellas era mucho más lucrativo. Cástor y Pólux, patrones de la navegación para los griegos, también eran conocidos por haber liberado de los piratas a los atenienses, y ellos mismos participaron en la expedición de los argonautas junto a Jasón, cuyos integrantes fueron, a su vez, confundidos con piratas por los

habitantes de Cícico.

El dios Dioniso los sufrió personalmente cuando, durante uno de sus viajes, se encontraba cerca de un promontorio y unos aparentes navegantes se ofrecieron para acercarle a Nexos, su destino. Una vez a bordo, fue capturado, ya que se trataba de piratas tirrenios que habían decidido secuestrarlo para pedir un rescate por él o venderlo como esclavo por su extraordinaria apariencia, pero el timonel, un tal Acetas, les advirtió que desistieran, ya que sin duda se trataba de un dios y serían castigados. Nadie le hizo caso y ataron al joven, quedando perplejos al contemplar que siempre conseguía liberarse. Al mismo tiempo comenzaron a pasar sucesos extraños. El barco comenzó a manar vino, una parra trepó por el mástil, aparecieron guirnaldas en los toletes y los remos del barco se convirtieron en serpientes. Dioniso adoptó entonces la forma de un terrible león y los piratas, aterrados, se lanzaron al mar, donde fueron convertidos en delfines. Únicamente el timonel se salvó. El dios le reveló su verdadera identidad y consiguió que se uniera a su cortejo.

Abordando el Mediterráneo

Cuenta la leyenda que fue el rey Minos de Creta, el famoso constructor del laberinto, quien convirtió a los cretenses en una talasocracia. Ordenó la creación de una poderosa flota con la que controlar el Mediterráneo occidental, extendiendo su poder y fomentando el comercio. Y para lograr ese objetivo, se convirtió en el primer gobernante decidido a erradicar la piratería. Mucho más tarde, otras potencias griegas en auge trataron de imitarlo para sus propios intereses. Primero Corinto y luego Atenas lanzaron sus naves al mar para proteger sus zonas de influencia, colonias y rutas comerciales. Sin embargo, ninguno de ellos era lo suficientemente fuerte como para controlar a los demás y establecer un poder central capaz de organizar los medios necesarios para luchar contra este problema, no ya en el Mediterráneo, sino simplemente en el Egeo.

Los Estados decretaron castigos a quienes colaboraran con los piratas en sus territorios y sellaron acuerdos entre ellos para organizar la defensa conjunta. De esa forma, un ciudadano de cualquiera de los Estados firmantes sería juzgado si atentaba en su

propio reino contra la persona o los bienes de otro ciudadano asentado en ese lugar, pero perteneciente a otro de los Estados miembros, y viceversa. En cambio, si el pirata era apresado en el mar, el Estado responsable de su captura podía juzgarlo y despojarlo de su nave y botín legalmente. Sin embargo, el alcance de estos acuerdos era muy limitado, por no decir los medios para poner en práctica las sanciones descritas, y tampoco ofrecían protección contra la acción de terceros cuya patria no formara parte de esos tratados, lo que dificultaba mucho su verdadera efectividad. A fin de cuentas, cada individuo era responsable de su propia seguridad.

De hecho, solo los Estados poderosos, capaces de organizar los recursos necesarios para una empresa de esta envergadura, fueron los únicos que actuaron con cierta eficacia en la erradicación de este mal endémico que no paraba de extenderse. No en vano, cuando la hegemonía ateniense comenzó a declinar, los piratas resurgieron con aún más fuerza. Alejandro III de Macedonia logró suprimir de nuevo la piratería en el Mediterráneo oriental gracias a sus decididas acciones contra las bases que estos mantenían en la costa de Próximo Oriente, pero a su muerte los diádocos estaban más interesados en luchar entre ellos por los restos de su imperio que en dedicar sus esfuerzos a mantener la seguridad del mar. Mientras los piratas contaran con bases seguras y mercados dispuestos, la piratería no podría ser erradicada, y muchas veces su desaparición total ni siquiera le interesaba a los Estados. El comercio de esclavos siempre estuvo en auge a lo largo de la Antigüedad, los ricos terratenientes necesitaban numerosa mano de obra para trabajar en el campo o dedicarse a las labores domésticas, por lo que acabar con la principal fuente de esclavos podía ser sumamente perjudicial para estos colectivos que, a la postre, solían ocupar los puestos de responsabilidad en el Estado. El dinero que estos invertían en los mercados de esclavos no hacía sino fomentar la perpetuación de los piratas.

Hasta que Roma no se decidió a realizar una intervención activa para suprimir la piratería en el Mediterráneo oriental, esta labor fue desempeñada de manera individualizada por algunos Estados poderosos en la región, aunque con capacidad limitada. Este fue el caso de la Armada rodia, que pretendía así mantener la seguridad

del comercio marítimo que tantos beneficios le reportaba. Una inscripción encontrada en la isla menciona a tres hermanos que se alistaron en la Marina rodia, fueron asignados a diferentes embarcaciones y ascendieron mientras ejercían su labor. Uno de ellos llegó a convertirse en oficial de proa, otro actuó como remero en el buque insignia de la Armada, y el tercero llegó a convertirse en artillero, pero todos ellos murieron en distintos enfrentamientos contra a los piratas.

Los romanos mantuvieron una actitud menos comprensiva en cuanto a las actividades piráticas. Así, cuando Estrabón menciona varios pueblos itálicos dedicados a la piratería, siempre se trata de grupos ajenos a la región del Lacio, como etruscos o volscos, mientras que otros que sí habitaban en ella, como los caeretanos, fueron elogiados por mantenerse al margen de esta tendencia tan habitual entre los núcleos costeros. Precisamente, en el 338 a. C., tras derrotar a los volscos de Antium, Roma les prohibió continuar con sus actividades piráticas en el Tirreno, convirtiendo la ciudad en colonia, y el líder siracusano Timoleón se encargó también de capturar barcos piratas etruscos (339 a. C.), aunque estos continuaron operando en el Tirreno hasta bien entrado el s. III a. C., entre ellos muchos de origen griego y también ligures, situados al noroeste de la península itálica. Tan frecuente se hizo esta actividad que el apelativo de «tirrenios» llegó a emplearse para denominar a cualquier nave pirata procedente de la península itálica, independientemente de su origen específico, cuyo incremento estaba directamente relacionado con el aumento de la actividad comercial en el Mediterráneo occidental.

Naves piratas

La piratería involucra el uso de barcos, y estos tenían una gran variedad de formas y tamaños. Inicialmente las bandas de piratas podían conformarse con la primera nave que cayera en sus manos o fueran capaces de robar para comenzar su actividad, que sustituirían a la primera oportunidad tras conseguir nuevas presas o mediante la obtención de suficientes ganancias. De hecho, incluso los mercantes o pesqueros oportunistas podían emplear sus embarcaciones para esta actividad de forma esporádica si se presentaba la oportunidad. Sin embargo, en el Mediterráneo

antiguo las naves de los piratas solían ser pequeñas, ligeras y veloces, como la *hemiolia* o el *myoparo*, con capacidad para aparecer de la nada y esfumarse aún más rápido, de forma que las poderosas naves de guerra no fueran capaces de alcanzarlas, mucho menos seguirlas cuando alcanzaban costas o deltas poco profundos. Eran galeras abiertas (afractas), baratas de construir y fáciles de tripular, de poco calado, y cuyo principal medio de propulsión eran los remos. Las persecuciones de posibles objetivos podían durar horas, de forma que, con viento a favor, usaban las velas para tratar de acercarse lo suficiente al objetivo, y si entraba en calma, cubrían la distancia final a golpe de remo, pues los mercantes no contaban con amplias tripulaciones que pudieran competir con ellos.

No obstante, algunos yacimientos subacuáticos de mercantes datados en este periodo han mostrado la presencia de algunas armas. Estas podrían formar parte del cargamento, pero su escaso número y la aparición de varios modelos distintos hacen pensar que pertenecían a pequeños grupos armados probablemente improvisados, en lugar de milicias regulares, preparados para afrontar situaciones de emergencia. Debieron encargarse no solo de garantizar la seguridad a bordo, sino también la carga y descarga de mercancías en el puerto, siguiendo los dictados del patrón, armador o comandante de la nave. De hecho, varios papiros datados en el s. II a. C., evidencian no solo la presencia de milicias regulares a bordo de los cargueros destinados al transporte de grano a Roma, sino también de «vigilantes privados» que, llegado el caso, actuarían de forma conjunta frente a cualquier amenaza.

Por ese motivo, los objetivos preferidos por los piratas solían ser mercantes de tamaño medio con poca tripulación. Sin embargo, como los barcos piratas construidos específicamente al efecto no eran adecuados para soportar los fuertes vientos y mares agitados del Mediterráneo entre fines de otoño y principios de primavera, sus actividades se centraran en el resto de la temporada. Este es otro de los motivos que propiciaron el diseño de mercantes cada vez más resistentes, capaces de surcar los mares invernales para así aprovechar la ausencia de piratas.

Solo en contadas ocasiones los piratas utilizaron también naves de mayor calado, como las liburnas, y a veces hasta birremes y trirremes, principalmente cuando estos grupos alcanzaban un

número considerable y eran capaces de formar flotas compuestas por varias naves, de forma que ello les confería seguridad para enfrentarse a sus posibles enemigos en lugar de huir. Se asocia a los piratas ilirios el desarrollo de la *serilia*, veleros de 8 m de eslora, entre 2,5-3 m de manga y un calado de 0,4 m, a partir de los cuales surgiría más tarde un nuevo modelo adaptado a su actividad en el Adriático como fue el *lembos*, en torno al s. III a. C., a partir del cual se desarrollarían las primeras liburnas.

Teuta. El azote ilirio

Ciertamente, en la Antigüedad nadie estaba totalmente a salvo de las acciones piráticas, pero ciertas áreas eran particularmente peligrosas, y el norte del Adriático era una de ellas. El reino ilirio se asentaba a lo largo de la costa noroccidental griega, y sus gentes desarrollaron un estrecho vínculo con el mar que no tardó en propiciar el surgimiento de los numerosos grupos piráticos que asolaron aquellas aguas desde el s. III a. C. Es más, la tradición acumulada junto a su pericia en la ingeniería naval les permitió desarrollar uno de los buques piratas más característicos de la época, el *lembos*, cuyas características sorprendieron tanto a los romanos que lo adoptaron para actuar como buques auxiliares en la Armada.

A finales del s. III a. C., los ilirios estaban gobernados por la reina Teuta, soberana tras la muerte de su esposo, el rey Agron. Este no solo había sido capaz de unir a las tribus ilirias bajo su mando, sino también a los piratas de la región, fomentando sus acciones como parte del desarrollo económico. Una vez en el trono, las aspiraciones políticas de Teuta pasaban por expandir el reino y mantener su prosperidad cuanto fuera posible. Para ello la colaboración de las poblaciones piráticas era esencial, por lo que sus acciones se multiplicaron en este periodo. Los piratas contaban allí con numerosos puertos francos y calas ocultas que les permitían actuar con total impunidad, hasta el punto de que el comercio marítimo en el Adriático se convirtió en un «deporte de riesgo». Desesperados, los mercaderes solicitaron el apoyo de los Estados cuyas costas se orientaban hacia sus aguas, aunque sin éxito, ya que ninguno de los reinos griegos contaba entonces con poder suficiente para hacer frente a los piratas, y los romanos no estaban interesados

en involucrarse. De hecho, mientras existiera cierto equilibrio entre los daños que producían y los beneficios derivados de su actividad para proveer los mercados de esclavos, no había necesidad real de acabar con esa situación.

Teuta decidió formar una poderosa Armada que incluía numerosas escuadras piratas, con la que consiguió controlar Etolia (230 a. C.) y, gracias a ella, el acceso al golfo de Corinto, permitiendo que sus súbditos atacaran y saquearan impunemente aquellas costas. Estaba decidida a controlar toda la costa oriental del Adriático, de forma que mientras sus tropas continuaron hacia el sur, la flota y los piratas asolaron la costa, ofreciéndoles apoyo. Nadie parecía capaz de detenerlos, hasta que la total impunidad de sus acciones les hizo cometer un grave error. Los piratas ilirios capturaron y saquearon varios mercantes romanos, y sus responsables apelaron al Senado. Roma no podía seguir mirando a otro lado, y se decidió buscar primero una solución diplomática mediante el envío de una embajada. Cayo y Lucio Corincanio debían llegar a un acuerdo con la reina iliria que pusiera fin a estas acciones, y la encontraron sitiando la ciudad de Issa (actual isla de Vis, Croacia). Teuta los recibió y les transmitió que no deseaba dañar los intereses romanos ni albergaba interés en ocupar territorios en la península itálica, pero se mostró incapaz de controlar las actividades piráticas llevadas a cabo por ciudadanos particulares, alegando que la corona no interfería en ellas como parte de su costumbre (exactamente el mismo argumento que emplearía Isabel I de Inglaterra en el s. XVI para justificar las actividades de Hawkins y Drake). Probablemente contrariados por su respuesta, uno de los embajadores decidió informar a la reina que Roma sí tenía por costumbre castigar a los ciudadanos que cometían actos deplorables para ayudar así a sus víctimas, y le manifestó su entera confianza en que conseguirían que cambiara esa tradición.

En realidad, las fuentes romanas afirman que tales amenazas causaron su ira para justificar los sucesos posteriores, aunque no sabemos realmente si Teuta se sintió tan indignada como para involucrarse directamente en ellos. Sea como fuere, tras su partida, la nave que transportaba a los embajadores fue presa de los piratas y sus ocupantes, asesinados. Era la excusa que los romanos

necesitaban para iniciar la guerra, pero aún necesitaban prepararse y pudo haber resultado difícil culpar a la soberana por este acto, por lo que aparentemente nada sucedió. Entretanto, Teuta decidió atacar dos de los enclaves comerciales más importantes para el comercio entre Grecia y la península itálica, Epidamno y Córcira (229 a. C.). Sus habitantes pidieron ayuda a los Estados helenos, pero poco pudieron hacer frente al poder naval de los ilirios. De hecho, estos habían unido sus naves de cuatro en cuatro para resistir las embestidas de los espolones griegos, de forma que sus impactos no tuvieron consecuencias, y aprovecharon la embestida enemiga para amarrar sus naves antes de que pudieran retirarse y abordarlas. Córcira se rindió, y Teuta inició el asedio de Epidamno.

Sus habitantes albergaban pocas esperanzas de sobrevivir, cuando apareció de repente una flota romana con 200 naves de guerra en Córcira, y la guarnición iliria establecida en la ciudad no dudó en rendirse ante la imposibilidad de enfrentarse a ellas. Mientras, un ejército de 20 000 soldados y 2000 jinetes avanzaba por tierra hacia aquella posición, combinando las fuerzas terrestres y marítimas a cargo de los cónsules Lucio Postumio Albino y Cneo Fulvio Centumalo, con la intención de dirigirse a Epidamno. Las tropas ilirias se retiraron nada más avistar al enemigo, y la flota hizo lo propio, de forma que el ejército romano avanzó hacia el interior de Iliria, aceptando la sumisión de sus tres tribus más importantes. La campaña continuó, tomando varias ciudades costeras y destruyendo parte de las naves ilirias junto a muchos grupos de piratas. A pesar de ello, la reina logró escapar a una fortaleza en el interior de su territorio, pero ya sin opciones, decidió capitular (228 a. C.).

Existen varias versiones de los acontecimientos, pues Apiano afirma que fue Agron, que aún vivía, quien se apoderó de Córcira, Epidamno y asedió Issa, siendo esta última la que pidió ayuda a los romanos. De hecho, asegura que la embajada romana no fue apresada, sino que tras sufrir un ataque de camino a Issa se vio obligada a regresar sin haber podido parlamentar con el soberano ilirio. Sería en ese momento cuando murió Agron, quedando Teuta como regente de su hijastro Pinnes. Sea como fuere, parece que la reina permaneció con vida y mantuvo su título, aunque el reino se había fragmentado, y tuvo que pagar las pertinentes reparaciones

de guerra.

Los piratas cilicios

Los ilirios dieron buena muestra de lo que diversas bandas organizadas de piratas podían hacer en el Adriático con la connivencia del Estado, pero nadie causó tal terror como el que se viviría poco después en las aguas del Mediterráneo oriental. Entre los ss. II-I a. C. la costa cilicia de Asia Menor se convirtió en un hervidero de grupos piráticos hasta el punto de amenazar todo el Mediterráneo. Aquel territorio montañoso de costas escarpadas era el mejor ejemplo que los clásicos encontraron para explicar los motivos que podían impulsar a la práctica totalidad de su población hacia este tipo de actividad. Y no había mejor combinación para ellos, pues los espesos bosques les protegían de ataques desde el interior, sus elevadas costas permitían controlar la aparición y rumbo de cualquier embarcación susceptible de ser atacada y les proporcionaba ensenadas ocultas para desaparecer, y contaban con el apoyo de las poblaciones y fortificaciones costeras que se beneficiaban económicamente de sus acciones. Aquellas tierras apenas proporcionaban los recursos mínimos para permitir una supervivencia precaria, motivo por el cual poblaciones completas optaron por cambiar de vida a comienzos del s. II a. C. Es más, la apertura al libre comercio que los romanos habían fomentado en la isla de Delos, en contra de los intereses rodios, procuraba el mercado perfecto para vender el fruto principal de sus esfuerzos, los esclavos, sin que nadie hiciera preguntas.

Ese fue el motivo por el cual los romanos hicieron oídos sordos a las primeras quejas que comenzaron a resonar en el Senado. Actuar contra aquellos que les suministraban la mano de obra necesaria para mantener en funcionamiento e, incluso, expandir sus latifundios hubiera sido imprudente cuanto menos. Era más sencillo culpar del auge pirático en el Mediterráneo oriental y el Egeo a la debilidad de los poderes políticos más influyentes de la región, rodios y seléucidas, sin reconocer que habían sido los mismos romanos quienes habían acabado con su capacidad para actuar, ya fuera por su derrota frente a Roma (en Magnesia, 190 a. C.) o por el desastre económico que supuso el nuevo estatus adquirido por Delos (166 a. C.). A fin de cuentas, el apetito voraz por los esclavos

los convirtió en principales clientes de los piratas, y los soberanos de Chipre y de Egipto, rivales de los seléucidas, incentivaron la piratería aportando recursos para debilitar a su oponente.

Estos instalaron su base principal en el peñón de Coracesium, unido al continente a través de un estrecho istmo, donde llegaron a contar con una de las flotas más poderosas del Mediterráneo. Tanto es así, que el propio Mitrídates VI, rey del Ponto, los convirtió en aliados para enfrentarse a Roma (89 a. C.), durante lo que se conocerían como las tres guerras mitridáticas (88-84 a. C., 83-81 a. C. y 75-63 a. C.). De hecho, las fuentes romanas culpan directamente a Mitrídates del auge de la piratería en estos periodos, pero se trata solo de propaganda, pues nada hubiera podido hacer con su flota frente a semejante amenaza, de forma que, si no podía deshacerse de ellos, al menos podría utilizarlos en su beneficio. Hasta tal punto se extendió la piratería en el Mediterráneo oriental en este siglo que a todos los que la practicaron se les denominó «cilicios», independientemente de que su origen y zona de operaciones estuviera, por ejemplo, en Panfilia.

Muchas de nuestras fuentes señalan a un personaje concreto como origen del terror causado por los piratas cilicios, Diodoto Trifón, un antiguo alto oficial del ejército seléucida originario de Apamea. Este contaba con recursos, y quiso aprovechar la debilidad del Estado seléucida, al cual pertenecía el territorio de Cilicia, para iniciar una revuelta (144 a. C.) contra su soberano, Demetrio II Nicátor (146-138/129-125 a. C.). Mientras, decidió hacerse con el control de Cilicia, donde promovió el desarrollo de la piratería. Su especialidad era el secuestro destinado a la trata de esclavos, posteriormente vendidos en el puerto franco de Delos, ya que el negocio estaba en auge gracias a la elevada demanda propiciada por los propios romanos. Los beneficios obtenidos eran enormes, y con ellos Trifón pretendía promover su acceso al trono seléucida. Para ello, se autoproclamó rey de Antioquía (142 a. C.), pero fue derrotado y expulsado por el hermano de Demetrio II, Antíoco VII Evergetes Sidetes (138-129 a. C.), quien se hizo con el trono frente al usurpador. Sin embargo, este logró escapar y hacerse fuerte en los territorios que controlaba, instalándose en Coracesium, hasta su cercana derrota y muerte a finales del 138 a. C.

En ausencia de Trifón se formaron numerosos grupos de piratas

que siguieron haciendo lo única que sabían hacer de manera independiente, con la connivencia de los poderes de la región y de Roma. Su actividad generaba importantes beneficios en Asia Menor, por lo que no faltaron apoyos y patrocinadores. Los astilleros no descansaban construyendo nuevas embarcaciones y reparando las existentes, los mercados bullían con productos de todo tipo fruto del saqueo y los esclavos se vendían hasta por lotes. Algunos líderes piratas alcanzarían fama, como Zenicetes, mientras que los herederos de Trifón continuaron controlando la base de Coracesium, de tal modo que a principios del s. I a. C. la actividad pirática alcanzó niveles sin precedentes en el Mediterráneo.

El secuestro de César

El relato que narra la experiencia vivida por un joven Julio César durante los 38 días que duró su cautiverio a manos de los piratas cilicios ha hecho correr ríos de tinta, no solo en la actualidad, sino en la Antigua Roma. El propio César no dudó en aprovechar lo sucedido en su propio beneficio como propaganda política que demostraba audacia y determinación. Las distintas versiones conocidas del suceso a veces difieren en detalles específicos, pero su trasfondo es el mismo.

Con apenas veinticinco años, un joven César decidió viajar a Rodas para aprender retórica junto al más famoso orador del momento, Apolonio Molón. Allí se encontraba su escuela, donde recibía estudiantes procedentes de todos los rincones del Mediterráneo. No en vano, durante sendas visitas a Roma instruyó al propio Cicerón (88 y 81 a. C.), y este no dudó también en acercarse a Rodas para seguirle tras su estancia de aprendizaje en Grecia (77 a. C.). Eran credenciales más que suficientes para justificar el viaje de un joven patricio que aspiraba a mucho, y no deseaba que su habilidad con la palabra no estuviera a la altura de sus ambiciones. Un año antes (78 a. C.), César había iniciado su carrera como abogado en el Foro Romano, donde pronto destacó por la calidad de su oratoria. Sin embargo, era consciente de que aún existía un amplio margen de mejora, y para ello decidió aprender del mejor. Entre el 75-74 a. C., y aun a pesar de los estragos que los piratas llevaban tiempo causando en aquellas aguas, puso rumbo a Rodas junto con su comitiva, con tan mala

fortuna que su nave fue capturada cerca de la isla de Farmacusa (actual Farmakonisi).

Romano como era, podríamos pensar que le hubieran «devuelto a casa» de la forma en que afirmaba Plutarco que solían hacer cuando uno de ellos se identificaba como tal, pero la realidad suele ser mucho más pragmática y decidieron solicitar un rescate de 20 talentos por devolverlo sano y salvo. Enterado César de la cantidad, aquí es cuando se dice que rompió a carcajadas. Tomando a los piratas por incompetentes, les dijo que no tenían idea de a quién habían secuestrado, comprometiéndose a que recibieran 50 talentos a pesar de ello. Con ese fin, muchos miembros de su comitiva fueron liberados para reunir el dinero, pero necesitaron 38 días para regresar con lo acordado, tiempo que Cesar empleó para seguir practicando discursos que después leía a los propios piratas. Incluso confiando en que su valor era garantía de supervivencia, les insultaba cuando no aplaudían. Es más, no dudó en advertirles de que, una vez fuera liberado, se encargaría personalmente de crucificarlos, lo que estos tomaron con muy buen humor.

Las ciudades aliadas de la provincia asiática le prestaron el dinero y los cautivos fueron liberados como rezaba su acuerdo, continuando viaje hasta Mileto. Allí César consiguió armar una escuadra con la que puso rumbo inmediato al escondite de los piratas, donde, no sin sorpresa, pudo comprobar que seguían en el lugar. Capturados, fueron llevados ante Junio, responsable como procónsul de Bitinia, quien dejó su destino en manos de quien los había capturado. Quizá por entonces César había alcanzado ya el cargo de legado y ordenó crucificarlos, aunque quiso mostrar cierta compasión por el buen trato recibido, permitiendo que los degollaran antes que sufrir hasta la muerte. Ni Plutarco ni Suetonio ni otras fuentes cuentan lo que ocurrió después, si finalmente visitó la escuela de Apolonio.

A veces se afirma que encontró a los piratas en Pérgamo, otros que Junio pospuso su decisión, probablemente esperando recibir algún beneficio de todo aquello si lo convencía para venderlos como esclavos, quizá porque tenía otros asuntos más acuciantes o pensó que aquel joven *privatus* se estaba extralimitando en sus atribuciones. Sea como fuere, César decidió por su cuenta sacar a los presos y ajusticiarlos él mismo. Algunos autores se centran en el

ingenio de César, quien ordenó que se dispusiera todo lo necesario para festejar la liberación junto al rescate, incluyendo una vasija llena de espadas ocultas y un odre de vino mezclado con mandrágora, de forma que consiguió vengarse de ellos allí mismo, mientras dormían. Sea como fuere, el relato muestra claramente la concepción romana de su liderazgo frente a sus aliados y súbditos para enfrentarse a cualquier amenaza, además de la importancia de la palabra dada. No obstante, lo más atrayente de esta historia era mostrar en qué se convertiría César.

Más allá de su orgullo agraviado, las historias sobre secuestros por parte de los piratas estaban a la orden del día en Roma, y César bien pudo magnificarla después como parte de su estrategia política. No en vano el único de los senadores que más tarde habló a favor de la *Lex Gabinia* que otorgó a Pompeyo el mando para erradicar la piratería fue César, quizá alegando para ello un conocimiento de causa que le permitiría exponer los sucesos que vivió. De ese modo, demostró su valor, elocuencia, coraje y resolución frente a la pasividad de Junio. No lo hizo por favorecer a Pompeyo, sino por cuestiones políticas, pues su aprobación significaba, en principio, que su rival político permanecería tres años ausente de Roma, y con ello también se atraía al pueblo, muy partidario de Pompeyo, aunque su adversario nunca permitiría tal escenario.

Es más, el episodio también debió permitirle establecer nuevas relaciones de clientelismo en Asia Menor que le serían muy útiles en el futuro. No se trató solo de un desafío juvenil, sino de un pequeño pero significativo paso adicional hacia sus objetivos en Roma.

El despertar

El resto de los pueblos del Mediterráneo podían pensar, y sin duda era beneficioso, que los romanos por fin habían decidido actuar frente a este mal endémico por el bien del orden y el comercio internacional, erigiéndose en los garantes de la justicia y mostrándose como el mayor poder del Mundo Antiguo. Sin embargo, nada más lejos de la realidad: Roma nunca actúa sin obtener un beneficio o, en su defecto, detener lo que pudiera causarle prejuicio. Mientras se necesitaran esclavos, era fácil, y hasta necesario, tolerar los desmanes de los piratas, pero las

campañas de Mario (102 a. C.) habían saturado el mercado con 100 000 prisioneros de origen germano (ambrones y teutones), y muchos más llegarían en esos años procedentes de las campañas militares. Los servicios de los piratas ya no eran necesarios, y estos decidieron reorganizar su modelo de negocio. Sus naves comenzaron a operar también en el Mediterráneo occidental, a las puertas de Roma, y comenzaron a centrarse en el secuestro y exigencia de rescate.

Roma no podía permitir que sus principales mercados y provincias productoras se vieran amenazados, amén del atentado a su persona que sufrieron muchos romanos, como el propio Julio César, que acabaron en sus manos y se vieron obligados a pagar grandes sumas por recuperar su libertad. Ahora Roma controlaba el mercado de esclavos a nivel internacional, cada vez más proscritos y esclavos fugados se unían a las tripulaciones de las naves piratas, y los aliados de Roma en el este insistían en solicitar ayuda. El Senado nombró a Marco Antonio el Orador (el abuelo del famoso lugarteniente de César y padre de Marco Antonio Crético) como gobernador de la provincia de Cilicia con la misión de suprimir la piratería por tierra y mar. La campaña no se hizo esperar (102 a. C.). Su objetivo fueron los puertos donde los piratas encontraban refugio, Side y Fáselis, cuya conquista le permitió obtener un triunfo naval.

Paralelamente, entre el 101-100 a. C., se promulgó la *Lex Piratis Persequendis* para garantizar la seguridad de los ciudadanos romanos y latinos aliados de la península itálica tanto en tierra como en el mar, así como el libre desempeño de sus negocios. Y se advirtió a los poderes que colaboraban con los piratas para que cesaran su actitud. *De facto*, Roma había declarado la guerra a los piratas en general y a los cilicios en particular, aunque no oficialmente, ya que no les concedía el estatus de enemigos, sino el de bandidos. Sin embargo, estas acciones y medidas estaban lejos de resolver el problema y el Senado definió Cilicia como una provincia pretoriana. Cuando P. Servilio Vatia (78-74 a. C.) fue nombrado procónsul de Cilicia, se le encomendó la misión de acabar con las bases piratas tanto en la costa como en el interior de la provincia, empleando para ello el ejército y la flota. Sus victorias en Panfilia y frente a los isaurios le valieron el triunfo (75 a. C.), pero aún no era

suficiente. Ni siquiera el sometimiento de Creta por parte del cónsul Quinto Cecilio Metelo Crético (68-66 a. C.), ni el nombramiento de Q. Marcio Rex (68 a. C.) como nuevo procónsul de Cilicia para continuar la labor de sus predecesores dieron resultado.

Los piratas capturados eran decapitados, crucificados e, incluso, arrojados a las bestias en los anfiteatros. Roma pretendía disuadirlos mediante los castigos más crueles, hasta el punto de permitir su ejecución sumaria en el acto. Mitrídates se había encargado de ofrecerles recursos, armas y formación militar. Sus efectivos se contaban por decenas de miles, embarcados en más de 1000 naves que alcanzaron, incluso, el estrecho de Gibraltar. De nada sirvió la derrota de los piratas baleáricos por parte de Quinto Cecilio Metelo Baleáricus (123 a. C.), tío del posterior conquistador de Creta. Los forajidos acabaron con una flota romana en Ostia y asaltaron el puerto, saquearon *Caieta* (Torre d'Orlando) y *Misenum* (Miseno), secuestraron a varios magistrados (entre ellos el joven César y Antonia, la hija de Marco Antonio el Orador) y nada parecía detenerlos. Plutarco menciona el saqueo de 13 santuarios y más de 400 ciudades a lo largo del Mediterráneo. Por cada nido de piratas destruido surgían varios más en distintos lugares. Era como afrontar una guerra de guerrillas en el mar, pues resultaba complicado encontrar a aquellos apátridas sin residencia fija, que aparecían de la nada y se esfumaban aún más rápidamente. Ningún rincón del mar era seguro, el comercio y las comunicaciones marítimas se vieron enormemente afectadas. Los transportes de grano procedentes de Sicilia, África y Cerdeña no se atrevían a abandonar sus puertos y muchos de aquellos que lo hacían se perdían para siempre. En consecuencia, el precio del pan sufrió un gran incremento, augurando la aparición del hambre entre la población y, con ella, los disturbios.

De hecho, el Senado había otorgado también poderes a Marco Antonio Crético (74 a. C.), hijo de Marco Antonio el Orador y padre del triunviro, para acabar con los piratas en el Mediterráneo oriental, de forma que se pudieran acometer con seguridad las operaciones navales frente a Mitrídates VI. Sin embargo, prefirió aprovechar el mandato para saquear las provincias orientales y fue derrotado por los piratas cretenses, lo que motivó la posterior campaña de Metelo.

Por estas fechas, Sila se encontraba en plena campaña contra Mitrídates VI en Asia Menor, quien se había aliado con los piratas del Mediterráneo oriental. Estos colaboraron activamente con el rey del Ponto para hostigar a las flotas romanas enviadas a la región. La derrota final de Mitrídates (69 a. C.) supuso un duro golpe para los piratas cilicios, pero ni siquiera de ese modo disminuyó su actividad. Los piratas aún contaban con bases, recursos, informantes, etc., por todo el Mediterráneo oriental y su poder no paraba de crecer. Era inútil concentrar los ataques en áreas concretas. Solo una acción coordinada a gran escala podría lograr algún resultado, y esta llegaría en el 67 a. C. a cargo de Cneo Pompeyo Magno.

Pompeyo. El azote romano

Se necesitan medidas drásticas y urgentes, de manera que el Senado aprobó la concesión a Pompeyo de un *imperium extraordinarium*. La estrategia previa no había resultado. Era el momento de iniciar una campaña militar a gran escala antes de que el pueblo se alzara en armas por efecto del hambre y la falta de recursos. El proceso legal para su nombramiento requería acometer una serie de medidas legales tanto en el Senado como en la Asamblea de Roma. Los tribunos de la plebe A. Gabinio y C. Cornelio (67 a. C.) presentaron la *Lex de Uno Imperatore Contra Praedones Constituendo*, más conocida como *Lex Gabinia de Bello Piratico*, para promover una campaña militar contra los piratas ante la Asamblea del pueblo, consciente de la oposición que suscitaría en el Senado, controlado por los enemigos de Pompeyo, ya que allí sin duda no solo conseguiría el favor del pueblo y los comerciantes (*mercatores* o *negotiatores*), sino también de un amplio sector de los caballeros (*equites*).

El pueblo debía escoger entre los cónsules un general para tomar el mando durante tres años y dar una solución global al problema. Su ámbito territorial alcanzaría todo el mar Mediterráneo y el mar Negro hasta las Columnas de Hércules (estrecho de Gibraltar), así como todas las costas hasta una distancia de 75 km hacia el interior, de forma que su *imperium* no solo se imponía sobre la autoridad de los gobernadores provinciales, sino que incluía la propia Roma, con poder para nombrar quince legados y disponer de

todos los recursos necesarios para reclutar efectivos y naves. El plebiscito no señalaba al elegido para liderar la campaña, pero era obvio que sería Pompeyo por aclamación popular, pues ambos tribunos eran sus partidarios, y la propuesta fue aprobada. Para evitar cualquier sospecha de influencia en la intención de voto, Pompeyo se trasladó a su villa rural durante el proceso, y a su regreso aceptó el cargo como deber patriótico.

Al finalizar su consulado (70 a. C.), Pompeyo había rechazado ocupar un gobierno provincial a la espera de una mejor oportunidad para sus intereses. No era muy difícil conocer sus intenciones, pues conocía bien la situación política en Roma, y contaba con el aumento de la crispación pública. Un hombre que en ese momento apenas contaba con treinta y nueve años, ya había conseguido ocupar las más altas magistraturas que Roma podía ofrecer, cuyos mandatos estuvieron plagados de éxitos en Italia, Sicilia, África o Hispania, por lo que solo tenía que mantenerse en un segundo plano hasta que el pueblo lo reclamara ante la gravedad de la situación. Y necesitaba este mandato extraordinario para encumbrarse aún más en la escena política, ya que las leyes romanas le impedían optar a un nuevo consulado hasta pasados diez años. En realidad le resultaba mucho más interesante sustituir a Lucio Licinio Lúculo al frente de la lucha contra Mitrídates en Anatolia, pero aún era pronto para desplazarlo. Este mandato, en cambio, le permitiría obtener aún más crédito y, sin duda, acortaría su espera, por lo que no había lugar para cometer errores.

De hecho, y ante la segura elección, Pompeyo había comenzado los preparativos mucho antes: recopiló toda la información disponible sobre el modo de actuar, bases, tácticas, recursos, etc., de los piratas y se preparó para resolver cualquiera de los problemas habituales que surgirían en la lucha contra este tipo de enemigo. Sin duda, Pompeyo utilizó sus contactos para cerrar los acuerdos preliminares necesarios que le permitirían organizar su flota, el equipamiento de las naves y la rápida movilización de tropas para no perder tiempo llegado el momento, lo que explica la increíble rapidez con la que se llevaron a cabo tanto los preparativos como la campaña tras el nombramiento. Pompeyo fue investido con la mayor autoridad que el Estado podía ofrecer y comandaba la mayor fuerza combinada de la historia romana. La

alarma generada por la piratería hizo posible que los romanos se arriesgaran a crear un nuevo Mario o Sila, con tal de que fuera capaz de solucionar el problema.

En pocas semanas Pompeyo movilizó 500 barcos, 120 000 soldados (veinte legiones) y entre 4000-5000 jinetes a cargo de veinticuatro legados de rango pretorio y dos cuestores, así como 6000 talentos para sufragarlos y la capacidad de recaudar aún más entre los aliados y provinciales. Pompeyo aprovechó la oportunidad para crear nuevos aliados tanto dentro como fuera de Roma, puesto que entre sus oficiales no se encontraba ninguno de sus partidarios conocidos. Es posible que, si todo se realizaba según lo planeado, no fuera necesario el concurso de militares experimentados para someter a los piratas, y la más que probable fama que obtendrían tras la victoria les convertiría en deudores de su nuevo benefactor. De ese modo evitaba poner en riesgo a sus compañeros con mayor destreza militar, que sin duda le serían muy útiles cuando el Senado le colocara al frente de la campaña contra Mitrídates si todo marchaba como esperaba.

La celeridad con la que puso fin a la campaña hace difícil pensar que realmente se reclutó y puso en marcha de forma inmediata una fuerza combinada como la que afirman las fuentes. En realidad, varias fuentes reducen la cifra de navíos en activo a 200 buques de guerra mayores (probablemente quinquerremes en su mayoría) y 70 naves ligeras (quizá *hemiolias*), de forma que los 230 barcos restantes corresponderían a transportes o embarcaciones aportadas por sus aliados (Rodas, Massalia, etc.), ya que fue imposible construirlas en tan poco tiempo y se hace difícil creer que Roma contaba con semejante Armada en este momento.

En cualquier caso, las claves del éxito previstas por Pompeyo eran, en realidad, la sorpresa y la rapidez. Tal cantidad de efectivos no buscaba avasallar a un único enemigo, sino permitir la posibilidad de acometer una acción conjunta y coordinada en distintos escenarios al mismo tiempo, de forma que con ello fuera posible asestar un golpe definitivo a la piratería en el Mediterráneo. A principios de primavera, Pompeyo se puso en acción. Era esencial mantener a los piratas divididos para evitar que se prestaran apoyo durante los combates, y también prevenir que se refugiaran en sus bases de Asia Menor. Había que privarles de su principal ventaja, la

movilidad, o, de lo contrario, el conflicto se alargaría indefinidamente. Para ello, dividió los mares a su cargo en 13 áreas bajo la responsabilidad de sus legados, dotados de las naves, y efectivos necesarios con el fin de interceptar cualquier buque o flota pirata, acabar con sus bases y vigilar tanto la tierra como el mar. Todos ellos actuarían de manera conjunta, de manera que ningún enemigo pudiera escapar ni ofrecer apoyo.

Pompeyo se reservó una flota de 60 naves para su propia misión de apoyo a los sectores estacionarios que lo requirieran, de forma que las escuadras asignadas a sus oficiales apenas debieron superar las 15 embarcaciones (a partir de las 270 señaladas). No parecía una fuerza abrumadora, pero se reveló más que suficiente para cumplir el plan si este se ejecutaba de manera coordinada. En una lucha frontal, las pequeñas naves piratas poco podían hacer frente a los quinquerremes romanos, y sus hombres aún menos ante las legiones, y sin lugar en el que esconderse no debieron albergar esperanzas de mantener sus días de gloria. No obstante, lo más urgente era asegurar el suministro de grano que las provincias productoras enviaban a Roma regularmente, pues, de lo contrario, el hambre deterioraría enormemente su imagen ante el pueblo. De hecho, las gentes confiaban tanto en su capacidad que su nombramiento provocó la caída del precio del pan, y eso no podía cambiar. Las naves de Pompeyo se dirigieron inmediatamente a Sicilia, después a África y Cerdeña, asegurando esos enclaves estratégicos en primer lugar.

Una vez el suministro quedó restablecido y asegurado, continuó supervisando el resto de áreas en el Mediterráneo occidental (las costas de Hispania, la Galia, Baleares, etc.) para proseguir hacia el Adriático, el Egeo y Levante. En apenas 40 días todo el occidente mediterráneo quedó libre de piratas gracias al éxito de sus legados, pero la verdadera prueba se encontraba en Asia Menor. Allí los piratas cilicios contaban con grandes flotas y tripulaciones experimentadas, así como fortalezas capaces de oponer resistencia al avance romano. Llevaban 35 años resistiendo con éxito a los romanos desde las primeras acciones contra ellos por parte de Marco Antonio el Orador, y estaban dispuestos a vender cara su derrota.

Nadie podía esperar que se rindieran sin pelear y, contra todo

pronóstico, parece que eso es precisamente lo que hicieron la mayoría de ellos. Salvo en momentos puntuales, como durante la batalla naval y el sitio del castillo de Coracaesium, Pompeyo no encontró muchas más dificultades para cumplir con su hoja de ruta, y en apenas tres meses desde que salió de Roma había conseguido finalizar una misión que en Roma se estimaba imposible en menos de los tres años que debía durar su mandato. Imaginemos el clamor que le recibió a su regreso. Había capturado 377 naves piratas, capturado 120 plazas, entre núcleos poblacionales, bases y fortalezas, más de 10 000 piratas perdieron la vida y no menos de 20 000 fueron capturados.

Sin duda, Pompeyo sabía que si encontraba resistencia, la campaña podría alargarse mucho más de lo que estaba dispuesto a dedicarles a aquellos bandidos, mucho menos a permanecer al margen de la política romana durante los tres años de su mandato, como esperaba César, y aunque los clásicos afirman que sus enemigos se rindieron temerosos de la fama que le precedía, probablemente estaba decidido desde el principio a llegar a un acuerdo con ellos. De hecho, las 60 naves de Pompeyo sumadas a las aproximadamente 15 del legado asignado a Cilicia no parecían suficientes para inspirar «terror» entre los piratas, ni siquiera con la participación de las legiones. La forma más rápida de acabar con su actividad era negociando, y Pompeyo decidió ofrecerles todo lo necesario para que abandonaran aquella vida. Solo los que, aun así, se negaron a colaborar fueron destruidos, lo que explica que apenas se produjeran enfrentamientos. Y quizá ni siquiera los menos proclives de entre los piratas a aceptar un trato pudieron haberse negado realmente, ya que Pompeyo necesitaba una victoria militar para hacerse merecedor de un nuevo triunfo ante los romanos, y la más adecuada era la conquista de Coracaesium. La resistencia de sus propietarios le vino muy bien a Pompeyo, mientras que, frente al resto de piratas, se dice que supo distinguir entre los que vivían de ese modo por deseo o necesidad, justificando así los acuerdos alcanzados como parte de su perspicacia y benevolencia. A estos últimos les ofreció tierras a cambio de sus barcos, convirtiéndolos así en terratenientes que ya no albergarían necesidad de dedicarse al pillaje. De hecho, con esta medida Pompeyo adquirió nuevas clientelas en Asia que serían muy útiles más tarde, incluso para su

hijo Sexto.

Las fuentes proclives a Pompeyo no dudaron en afirmar que el mar había quedado, por fin, completamente libre de bandidaje, pero nada más lejos. El más importante de ellos, Cicerón, no pudo evitar aludir a las naves que requirió el nuevo gobernador de Asia, L. Valerio Flaco (63 a. C.), para continuar la lucha frente a los piratas, y sabemos que Egipto seguía sufriendo sus incursiones poco después (55 a. C.). El hecho de que se siguieran enviando gobernadores de rango consular o proconsular a Cilicia evidencia que seguían necesitándose magistrados con *imperium*. Pompeyo también propuso la creación de una flota permanente para la protección de la península itálica (62 a. C.), destinada al Adriático y el Tirreno, y al año siguiente el Senado destinó 4 300 000 sestercios (suficiente para equipar y mantener más de 100 naves) al desarrollo de lo que más tarde se convertiría en la base para la nueva reorganización de la Armada que iniciaría Augusto, el germen de la *Classis Misennensis* y la *Classis Ravennatis*. Incluso con un plan perfecto, ejecutado con maestría y a cargo de uno de los mejores estrategas de la época con medios ilimitados a su alcance, creer que era posible acabar de un solo golpe con un mal endémico que se había extendido tanto era poco menos que una quimera, pero al menos sus efectos se redujeron lo suficiente como para evitar la histeria colectiva y reactivar el comercio marítimo.

Las acciones esporádicas y a pequeña escala que aún llevaron a cabo estos personajes ya no eran un problema para Roma. Pompeyo fue honrado con un tercer triunfo (61 a. C.) y saludado como el libertador de los mares. En realidad, esta nueva distinción se le concedió tras la derrota de Mitrídates VI y su aliado, Tigranes II de Armenia, ya que el enfrentamiento con los piratas no se consideraba una guerra frente a un enemigo como tal, sino un conflicto servil frente a grupos apátridas que no pertenecían a ningún Estado y, como mucho, merecerían una *ovatio*. Sin embargo, se permitió que se incluyera la celebración de su derrota en este triunfo, alegando que esta había contribuido a la victoria final frente al rey del Ponto. Sin duda había cumplido su objetivo, logrando lo que ningún otro había sido capaz.

La campaña de Pompeyo alivió el problema, pero el inicio de la guerra civil frente a César, y luego entre Octavio, Sexto Pompeyo y

Antonio, propició que la piratería floreciera de nuevo. Es más, César afirmó que entre sus agresores en Alejandría se encontraban piratas procedentes de Siria y Cilia, y acusó a Pompeyo de contar con el apoyo de piratas entre sus tropas, una estrategia de descrédito que emplearía también Octavio para legitimar su conflicto con el hijo de aquel, Sexto Pompeyo. Sea cierto o no, lo que queda claro es que la piratería seguía siendo un problema en el Mediterráneo o, al menos, en su vertiente oriental.

El Principado

Más tarde, el ascenso de Augusto y la reorganización de la Armada romana permitieron mantener controlado el problema hasta el s. III d. C. Augusto incluso lideró una nueva campaña contra los ilirios, conocidos entre los romanos por su tradición pirática a las órdenes de Teuta, para mostrarse como gobernante sobre la tierra y el mar, protector de la península itálica. Sin embargo, la piratería pervivió como una actividad latente en el *Mare Nostrum*; nunca llegó a desaparecer ni podía aspirarse a lograrlo, de forma que poco a poco comenzó de nuevo a ganar fuerza.

Es probable que aquellos sin acceso a los «beneficios» del Gobierno romano en este periodo decidieran convertirse en piratas, ya fuera porque habitaban en los márgenes del imperio o porque eran «forasteros» dentro de aquel territorio, encontrando en esta actividad un medio de supervivencia alternativo para aprovecharse de sus riquezas. Sin duda, el modelo de vigilancia permanente que Augusto instauró para controlar las aguas que regaban sus posesiones actuara como elemento disuasorio, pero nunca llegó a erradicar este oficio de manera definitiva.

Prueba de ello aparece en una inscripción que parece conmemorar algún tipo de expedición extraordinaria contra la presencia de piratas en el mar Negro durante el reinado de Tiberio (14-37 d. C.) a cargo del procurador Tito Valerio Proclo. La inseguridad ante la aparición de grupos piráticos y bandidos en la región no había hecho sino acrecentarse. Sus protagonistas se describen empleando naves pequeñas, ligeras y veloces llamadas *kamarai*, al estilo más habitual para el desempeño de esta actividad, que albergaban entre 25-30 hombres para acechar a los mercantes. Por ese motivo, y ante la aparente incapacidad de los

gobernadores provinciales para acabar con el problema, se creó en este momento la *Classis Pontica*, con base en Trabzon (actual Trebisonda, Asia Menor), Sin embargo, la vulnerabilidad de la región se mantuvo patente cuando Aniceto, un liberto del rey Polemón II del Ponto, lideró un levantamiento contra Vespasiano como aliado de Vitelio (69 d. C.), asaltó la base de la flota y se apoderó de sus naves, tomando una parte para iniciar acciones piráticas en el mar Negro y quemando el resto para que nadie pudiera hacerle frente. Vespasiano le encomendó a Virdio Gémino que se encargara de restablecer la situación en el Ponto, y este, sin el apoyo de la flota destruida por su enemigo, ordenó la construcción de una nueva escuadra de liburnas y consiguió capturar al rebelde Aniceto.

Precisamente en este momento, cuando Vespasiano acababa de ser nombrado emperador en Roma, pero Tito aún no había puesto fin a la Primera Guerra Judeo-romana, algunos de los rebeldes judíos que mantenían su levantamiento tras la conquista de Jerusalén optaron por dedicarse a la piratería en la costa de Levante (70 d. C.) hasta que fueron reprimidos.

Mucho antes (47 a. C.), ya algunas de las tribus germánicas que presionaban la frontera romana en el Rin, como los cauci (que habitaban la región costera entre los ríos Elba y Ems), decidieron construir naves para realizar acciones piráticas en el litoral de la provincia romana de Germania Inferior como parte de sus actividades. Lo mismo pensó Gannaco, de la tribu de los canninefates (situados en el delta del Rin), que logró formar una alianza con los causi para incrementar este tipo de acciones hasta la Galia Bélgica, hasta que Cneo Domicio Corbulo logró derrotarlos con ayuda de las naves pertenecientes a la *Classis Germánica*.

A mediados del s. II d. C., la tribu bárbara de los mauri, que habitaba al norte de África, comenzó a realizar incursiones piráticas en la Bética durante el reinado de Marco Aurelio (171 d. C.). Aunque pronto fueron reducidos, no se trató del único caso, y aún más frecuentemente aparecerían nuevos grupos tras las transformaciones del s. III d. C. El surgimiento de pueblos germánicos como los hérulos, godos y vándalos cuando las flotas romanas habían comenzado ya su decadencia fue más de lo que podían controlar en ese momento, y la piratería vivió una nueva

edad dorada a partir de ese momento.

El Bajo Imperio

Es difícil estimar la fuerza que mantenía activa la Armada romana. Ya entonces se pensaba que ascendía a 45 000 efectivos frente a 800 000 soldados del ejército en época de Diocleciano (284-305 d. C.), pero la piratería había comenzado de nuevo a mostrarse como un problema serio desde comienzos del s. III d. C. La difícil etapa que vivió el imperio, tras dos siglos de relativa tranquilidad, es evidente a partir de las medidas extraordinarias adoptadas por las autoridades romanas para el control de la actividad pirática entre el 250-270 d. C. Fue en ese momento cuando comenzaron a recrudecerse las acciones de los bárbaros godos, saqueando y destruyendo todo cuanto encontraban a su paso, pues actuaban más al estilo empleado por los piratas de la Edad del Bronce o los vikingos más tarde, atacando ciudades costeras en lugar de capturar mercantes y navíos en el mar.

Existe un debate tradicional sobre si el auge de la piratería en este momento está estrechamente relacionado con el colapso previo de las defensas navales romanas en el Mediterráneo. Sin embargo, muchas de las incursiones góticas aunaron asaltos terrestres y marítimos, lo que dificulta mucho clasificar cada uno de estos incidentes en un modelo u otro. Los bárbaros no eran solo piratas, ni tampoco únicamente turbas de guerreros sin control, sino grupos versátiles que cambiaban de táctica según la oportunidad y las circunstancias. A menudo actuaron como piratas, atacando por mar objetivos desprotegidos por sorpresa, otras veces los asaltaron por tierra, formando amplios contingentes.

Los godos vivían en los márgenes del imperio, y mientras sus incursiones solo afectaran a esos sectores marginales no se les consideró un problema serio, aunque nunca fueron fáciles de controlar. Su movilidad fue siempre un gran problema para las tropas romanas, más aún cuando consiguieron apoderarse de naves en el Ponto para extender sus ataques. Durante dos décadas, sacudieron el mar Negro y el Mediterráneo oriental en una serie de oleadas que, en ocasiones, parecen tratarse de verdaderas invasiones debido al enorme despliegue de medios y efectivos implicados, aunque en realidad corresponden a acciones piráticas si

nos atenemos a sus objetivos, resultado y tácticas empleadas.

Godos y boranos que habitaban junto al mar de Azov presionaron al reino del Bósforo para que les proporcionara naves y marineros con los que cruzar el Ponto y atacar sus costas orientales (253 d. C.). Luego, embarcaron sus huestes y navegaron costeando el mar Negro para devastar cuanto encontraron a su paso. No buscaban la expansión territorial, sino que su único interés residía en la obtención de esclavos y botín mediante razias llevadas a cabo con la rapidez suficiente como para escapar antes de que un verdadero ejército se presentara para hacerles frente. Solo se detuvieron ante la fortaleza de Pitiunte, donde su responsable, Sucesiano, consiguió resistir hasta que sus enemigos consideraron que era peligroso mantener el asalto y se retiraron a su territorio.

Como premio por su valor, Valeriano convirtió a Sucesiano en prefecto de la región. Sin embargo, otros grupos se animaron a construir o apoderarse de embarcaciones para asaltar el territorio romano, llevando de nuevo el terror de la piratería a niveles que no se veían desde el s. I a. C. En el 259 d. C., boranos y ostrogodos lograron tomar Pitiunte y avanzaron hasta saquear la propia Trabzon, donde no solo consiguieron un enorme botín en productos y prisioneros, sino también las naves de la *Classis Pontica*, que había establecido allí su base. La ciudad había sido alertada y reforzada con 10 000 efectivos, pero confiaron demasiado en las poderosas murallas de la ciudad y descuidaron su vigilancia. Los boranos las escalaron amparados por la oscuridad y abrieron las puertas, iniciándose una carnicería.

Pronto, otros pueblos adscritos a la federación goda, como los visigodos y los hérulos, comenzarían a emularlos ávidos de obtener tales botines. Entre el 259-260 d. C., los godos embarcaron un poderoso contingente con el que lograron cruzar el estrecho del Bósforo. Al parecer partieron con 500 barcos, lo que nos habla de una fuerza de entre 12 000-15 000 efectivos. No encontraron resistencia, pues las naves romanas que patrullaban la zona decidieron retirarse temerosas de ser aniquiladas, y asaltaron varias ciudades situadas en la costa del mar de Mármara, como Nicomedia, sin que nadie los detuviera. Solo la resistencia de Nicea les hizo abandonar la campaña y regresar a su territorio con un inmenso botín, justo cuando el emperador Valeriano marchaba con

sus ejércitos a través de Capadocia para darles caza.

La muerte de Valeriano a manos de Sapor I (260 d. C.) causó una profunda conmoción en el mundo romano, que muchos pueblos bárbaros trataron de aprovechar mediante el incremento de la actividad pirática. Una nueva incursión, protagonizada por godos y hérulos, atravesó el Bósforo para saquear Lidia, el templo de Artemisa en Éfeso, Mileto, Calcedonia, Bitinia, Capadocia y Galacia antes de retornar a sus hogares tras la aparición de las tropas romanas. Y poco después (266 d. C.) los godos asaltaron Heraclea Póntica (Bitinia) y se marcharon de nuevo con un enorme botín sin que nadie se interpusiera.

Roma no parecía ser capaz de detener estas incursiones, cuyos éxitos no hicieron sino provocar un «efecto llamada» que multiplicaría los ataques hasta generar un nivel de alarma sin precedentes. Los godos organizaron una de sus mayores expediciones (266 a. C.). Parte de ellos, junto con los arpos, gépidos y dacios libres atacarían Dacia y Moesia por tierra, mientras el resto de los godos, hérulos y peuquinos harían lo propio por mar en una operación conjunta a gran escala. No en vano, según las fuentes, llegaron a reunir entre 500-6000 navíos de todo tipo, lo que implica un contingente de, quizá, 320 000 efectivos si confiamos en la exageración de sus narradores. Estas cifras parecen indicar que, más que una campaña de saqueo, nos encontramos ante una verdadera migración para apoderarse de tierras en las que asentarse, aunque sus acciones no parecen haber tenido ese objetivo. Algunas ciudades tracias cayeron, aunque otras lograron resistir, y los bárbaros lograron alcanzar el Egeo tras derrotar a la flota romana de Cleodamo y Veneriano cerca de Bizancio. Sin medios para afrontar el reto entre la *Classis Pontica*, esta escuadra probablemente se formó al efecto reuniendo embarcaciones provenientes de las ciudades costeras cercanas.

A partir de este punto se dividieron en tres contingentes. Un grupo se dirigió a saquear las islas del mar Egeo, Creta y Rodas, hasta que el prefecto egipcio Tenagino Probo consiguió derrotarlos, y los supervivientes se dirigieron a Grecia. Otro grupo desembarcó en el Pireo, logrando saquear la propia Atenas. Allí, el arconte Dexipo logró reunir 2000 voluntarios y quemar las naves godas amarradas en el puerto de El Pireo, por lo que los godos decidieron

continuar sus incursiones por tierra, asolando Corinto, Argos y Esparta. Finalmente, y sin otros medios, ya con un inmenso botín emprendieron el regreso a su territorio por tierra, pero fueron interceptados por las tropas romanas del emperador Galieno, siendo derrotados en la batalla de Nessus (267 d. C.). El último grupo decidió asaltar Salónica, pero sin éxito, y ante la llegada de las tropas romanas trataron de regresar a sus territorios también por tierra. Les perseguía ahora el futuro emperador Aureliano, por entonces general de Claudio II, quien logró derrotarlos en la batalla de Naisso (268 d. C.), donde perdieron la vida entre 30 000-50 000 bárbaros.

Las acciones romanas, cada vez más decididas ante el cariz que estaban tomando los acontecimientos y el terror instalado en las mentes de sus ciudadanos, lograron reducir la escalada de razias protagonizadas por estos pueblos godos. Una vez en el trono romano, Aureliano (270-275 a. C.) decidió emplear la misma estrategia utilizada por Galieno con los hérulos para apaciguar a estos pueblos bárbaros en su propio beneficio, y los convirtió en *foederati*, pasando a formar parte del ejército romano para controlar aquellas regiones. No obstante, la amenaza pirática no se desvaneció, y algunos de estos pueblos federados acabaron por retomar sus viejas costumbres, iniciando nuevos ataques entre el 275-276 d. C., que afectaron al Ponto, Capadocia, Galacia y Cilicia en época del emperador Tácito, siendo finalmente reprimidos por el prefecto del pretorio Floriano.

El mar Negro no era el único lugar en el que los pueblos bárbaros comenzaron a representar una seria amenaza para el Imperio romano. Desde antes del 285 d. C., piratas francos y sajones llevaban ya tiempo realizando incursiones en las costas de Britania y la Galia separadas por el canal de la Mancha. Carausio, prefecto a cargo de la *Classis Britannica*, recibió autoridad sobre ambos lados del estrecho para asegurar el mar del Norte, pero pronto sus verdaderas intenciones se hicieron evidentes. En realidad, la actividad pirática en ese sector se redujo, pero solo para proporcionar beneficio al prefecto, quien dejaba actuar a las naves enemigas para apresarlas con el botín mientras trataban de regresar a sus bases, y este nunca fue devuelto a sus propietarios ni entregado al emperador. Carausio fue juzgado y Maximiano ordenó

su ejecución, pero el prefecto logró escapar con la flota y el apoyo de cuatro legiones para autoproclamarse emperador de Britania y el norte de la Galia. El usurpador logró mantenerse vivo hasta el 293 d. C., cuando Constancio Cloro decidió acabar con esta situación, y poco antes de lograrlo Carausio fue asesinado por su tesorero Alecto.

Con el paso de las décadas, muchos de estos pueblos bárbaros fueron ganando destreza marinera suficiente para continuar con sus incursiones, aunque a menor escala durante un tiempo. Los godos siguieron siendo una amenaza permanente para el imperio desde su misma aparición, pero el hecho de que comenzaran a abandonar las incursiones marítimas en los siglos posteriores, a favor de las operaciones terrestres, no parece resultado de una mejora en la situación de la Armada romana en el mar Negro, sino más bien debido a otras circunstancias de carácter interno. En realidad, Roma no había dejado de vigilar el Ponto, ni la debilidad de su flota en esa región propició el desarrollo de la actividad bárbara, sino, más bien, la necesidad de destinar los escasos recursos existentes a sectores más sensibles y peligrosos para la salvaguarda de la integridad estructural del imperio obligaron a reducir el nivel de vigilancia en determinados sectores, aunque con resultados desastrosos. Por ese motivo, y en previsión de que se produjeran nuevos asaltos, muchas ciudades del imperio comenzaron a erigir o reforzar sus antiguas murallas y, posiblemente, este fue el origen de que, más tarde, el *Codex Theodosianus* (429 d. C.) prohibiera enseñar a los bárbaros las técnicas de construcción naval.

PARTE 2. *IMPERIUM MARIS*

16. LA ARMADA REPUBLICANA

Cartago era la potencia marítima más poderosa,
por lo que si [Roma] no llegaba a una amistad con ella,
ni siquiera podrían lavarse las manos en el mar.
Diodoro (23. 2, 2)

La relación del pueblo romano con el medio acuático ha sido siempre muy estrecha. La *Urbs* se fundó a 25 km de la costa, conectada al puerto de Ostia mediante el río Tíber. En el momento de su fundación (s. VIII a. C.), su profundidad superaba con mucho a la actual, lo que permitía el acceso de los grandes mercantes que ya surcaban los mares en aquella época. El Tíber se había convertido en una vía de comunicación y comercio fundamental para la región de Lacio. Por ese motivo, Roma actuó muy pronto para tratar de controlar su desembocadura, la llave que conectaba con el Mediterráneo. Sin duda, los romanos contaban ya en ese momento con una importante tradición en cuanto a la pesca y navegación fluvial, lo que les permitió establecer rutas de cabotaje para alcanzar muchos de los núcleos que ya poblaban la costa occidental de la península itálica. No en vano, los etruscos eran conocidos entonces no solo por su destreza marinera y su afición a la actividad pirática, sino también debido a los acuerdos comerciales que mantuvieron con otras potencias talasocráticas como los griegos, fenicios y más tarde los cartagineses.

Si atendemos a la mitología, la primera referencia a una flota naval relacionada con la historia romana se remonta cuatro siglos antes de la fundación de la ciudad, cuando Eneas, como antepasado de Rómulo, escapó de Troya hacia el Mediterráneo occidental. Tras alcanzar el Lacio, se enfrentó a Turno, rey de los rútulos, quien propició que se viera obligado a establecerse allí tras quemar sus naves durante la lucha. La leyenda de Eneas alude al establecimiento de colonos procedentes del Helesponto (el estrecho de los Dardanelos), quizá en torno al s. XII a. C., a partir de cuyos

descendientes Rómulo y Remo fundarían la ciudad de Roma. Los troyanos contaban con una importante tradición marinera que les permitió recorrer el Mediterráneo, la cual se manifestó a través del lugar elegido para erigir la urbe romana. No en vano, el mito destaca la importancia de sus naves, que la Diosa Madre decidió convertir en Nereidas tras ser destruidas, deidades acuáticas a las que les encomendó la misión de proteger a los marineros y que encarnan el vínculo sobrenatural de los romanos con el medio acuático.

El 21 de abril de 753 a. C., la tradición afirma que Rómulo trazó los límites de la futura capital imperial en el Palatino, a la orilla del Tíber. Y no escogió el sitio al azar. Su ubicación privilegiada junto al río le aseguraba no solo acceso fluvial al resto del Lacio, sino también al Mediterráneo, marcando así desde el inicio su especial relación con el medio. Es más, Rea Silvia abandonó a sus vástagos en un canasto a la orilla del Tíber, donde el dios del río decidió protegerlos hasta poder entregarlos a la loba que más tarde los amamantaría. De las siete colinas, tres alcanzaban la ribera del río y las marismas del Velabro (el Capitolio, el Palatino y el Aventino), donde incluso era posible navegar en pequeñas embarcaciones hasta su drenaje mediante la construcción de la Cloaca Máxima. Esas marismas probablemente permitieron el establecimiento allí de un puerto natural arcaico, al menos hasta la construcción de *Portus Tiberinus*, el primer puerto fluvial de Roma. Los propios romanos eran perfectamente conscientes de la ideal situación de su ciudad, que podía beneficiarse del contacto con el río y el mar, al mismo tiempo que se encontraba protegida de las incursiones piráticas y los riesgos de las ciudades costeras.

La ciudad eterna pronto comenzaría a explotar los recursos y posibilidades que ese lugar podía ofrecerles, estableciendo relaciones de comercio con poblaciones cercanas a las que acceder por vía fluvial y marítima, obteniendo así lo que necesitaba y vendiendo sus excedentes. Roma se encontraba en el corazón de Italia, y desde allí podía acceder a todo el Mediterráneo desde una posición privilegiada que parecía anticipar su destino como capital de un imperio. En apenas un siglo, los romanos fueron capaces de controlar el territorio que les separaba de la desembocadura del Tíber, y su cuarto rey, Anco Marcio (640-616 a. C.), estableció allí

la primera colonia romana, Ostia, destinada a convertirse en el puerto marítimo de Roma. Esta campaña demuestra la clara intencionalidad de controlar no solo el acceso a la principal arteria que conectaba el centro de Italia, sino que posibilitaba la extensión de la influencia romana a través del litoral. No solo eso, sino que el tráfico comercial tuvo que haber alcanzado ya entonces una gran importancia. La dificultad que los mercantes de mayor tonelaje debieron experimentar a la hora de remontar el río hizo necesaria la construcción del puerto de Ostia para trasladar la mercancía hacia el interior mediante naves de menor calado (*caudicarias*). Además, Ostia prometía la explotación de sus salinas, un lucrativo negocio que contribuyó enormemente a la economía romana.

En realidad, nada sabemos en detalle sobre el sistema empleado para remontar su cauce, más allá del aparente uso de bueyes como medio de remolque, que arrastraban las utilizando el camino que discurría a lo largo de su margen izquierda. Probablemente esas primeras naves fueron penteconteras adaptadas al transporte de mercancías, al menos entre los ss. VI-V a. C., y hasta el desarrollo de otros modelos mejor adaptados a las necesidades. Precisamente fue un modelo de este tipo el que se conservó en el museo de la Navalia de Roma, que llegó a ser considerado mucho más tarde como el barco de Eneas por los propios romanos.

El desarrollo de la actividad comercial y la influencia etrusca favorecieron la prosperidad de Roma ya a finales del s. VI a. C. El *Forum Boarium*, que ocupaba el espacio situado a los pies del Aventino, Palatino y Capitolino, se convirtió en uno de los centros de intercambio más importantes para el tráfico comercial que discurría a lo largo del Tíber y se extendía a lo largo de la costa del Tirreno. Allí llegaba gran parte de la mercancía desembarcada en el *Portus Tiberinus* y, poco después, también en el cercano puerto de *Emporium*, atrayendo a numerosos comerciantes que contribuyeron al incremento de la población, que en ese momento alcanzaba los 35 000 habitantes. Desde el comienzo de su desarrollo, Roma demostró siempre una genuina vocación marinera, mucho más destacada que la naturaleza continental tradicionalmente atribuida a la *Urbs*. Sin duda, Roma demostró siempre un importante lazo con la tierra, la base principal del poder y prestigio de los terratenientes patricios, pero el mar ejerció siempre en ella una

atracción especial. La ausencia de información a través de las fuentes que directamente demuestre ese interés se puede suplir en parte gracias al análisis de su desarrollo constructivo, sus ambiciones expansionistas y la importancia del comercio.

No en vano una de las principales preocupaciones del Senado desde los inicios de la República fue el abastecimiento de la población, buscando recursos tanto en las regiones más próximas, como Etruria o Cumas, o más lejos, gracias al desarrollo de la Marina mercante. Más tarde, la expansión del imperio multiplicó esas necesidades hasta propiciar el surgimiento de la *Annona* como servicio encargado de asegurar los suministros que se importaban desde las regiones productoras bajo control romano. El abastecimiento habría sido imposible sin el concurso de la navegación, más aún cuando inicialmente Roma se encontraba rodeada de vecinos hostiles.

A pesar de todo, en esta época Roma aún no había alcanzado la importancia que luego tendría en el contexto internacional, mucho menos en el ámbito marítimo, mientras que otras potencias, como los griegos, cartagineses o los propios etruscos, controlaban el comercio en las aguas del Mediterráneo occidental. Los primeros conflictos serios no tardarían en surgir, y tuvieron como protagonistas a púnicos y focenses cuando los primeros trataron de frenar la creciente influencia de Massalia (actual Marsella) en las aguas del Tirreno. El enfrentamiento naval entre las escuadras de ambos contendientes (600 a. C.) acabó en derrota para los cartagineses, lo que inspiró a los focenses (procedentes de Jonia) para establecer un nuevo asentamiento en Alalia (Córcega, 560 a. C.). Su presencia allí para asegurar la ruta entre el estrecho de Mesina y el golfo de Lyon puso de manifiesto su interés por intervenir en el comercio, que, durante mucho tiempo, había estado controlado por etruscos y cartagineses, propiciando la alianza entre estos últimos para deshacerse de los focenses, que amenazaban sus intereses.

En la batalla de Alalia (540 a. C.), 60 naves púnicas y otras tantas etruscas se enfrentaron a 60 embarcaciones focenses, que lograron la victoria frente a todo pronóstico, pero su alegría duró poco, pues perdieron 40 buques y los 20 supervivientes quedaron inservibles para defenderse de una más que probable represalia de

sus enemigos, por lo que terminaron abandonando la colonia. Nada se dice de la intervención romana en este conflicto, pero como aliados de los etruscos algunas de sus naves bien pudieron haber formado parte de su escuadra. Eliminados los focenses, Cartago volvió a controlar el comercio en el Mediterráneo occidental, incluyendo Cerdeña, mientras los etruscos hicieron lo propio en el Tirreno y Córcega. Por entonces sus intereses coincidían y firmaron acuerdos de apoyo mutuo en caso de necesidad, estipulando el respeto a las zonas de influencia asignadas a cada uno, términos que más tarde se repetirían en los acuerdos firmados entre Cartago y Roma.

Por entonces, el tamaño de las flotas militares que estos contendientes eran capaces de poner en liza era mucho más de lo que Roma podía asumir, pero tampoco lo necesitaba, al menos no en ese momento, y cuando lo hizo, demostró una capacidad de reacción que sorprendería a sus rivales. De hecho, ni siquiera aquellos contaban con medios para controlar toda la extensión del Mediterráneo occidental, por lo que cada ciudad-estado era responsable de mantener sus propios buques de guerra y defender con ellos no solo su ciudad, sino también la costa bajo su control. Sus escasos buques no daban para más, mucho menos para pensar en proteger las rutas comerciales que les abastecían de productos, por lo que las incursiones piráticas estaban a la orden del día, a veces incluso patrocinadas, como en el caso de los propios etruscos.

Primer tratado con Cartago

En el 509 a. C., Roma y Cartago firmaron su primer tratado. La posición dominante de los púnicos queda manifiesta por la prohibición de comerciar, e incluso navegar, a los buques romanos más allá del cabo Bon (*Promontorium Pulcrum*). Sin embargo, el acuerdo parece demostrar que estos contaban ya por entonces con la capacidad de hacerlo, pues de otro modo la cláusula no habría tenido sentido. Solo quedaba permitido hacerlo si era estrictamente necesario para reparar una de sus naves o realizar un sacrificio religioso, pero durante un máximo de cinco días, tras los cuales debían abandonar aquella región. Sus comerciantes estaban autorizados a realizar transacciones en otros lugares bajo su control, pero siempre supervisados por un funcionario local.

El tratado quedó ratificado por los cónsules Lucio Junio Bruto (fundador de la República) y Publio Valerio en un momento en que el equilibrio entre cartagineses, etruscos y griegos había sido reemplazado por una política de bloques. La dinámica del poder en el Mediterráneo occidental estaba cambiando rápidamente, y los intereses romanos ya no se limitaban a la costa del Lacio. Las cláusulas muestran claramente como los mercantes romanos habían superado ya la propia Sicilia y llevaban tiempo estableciendo acuerdos en distintos territorios de la costa norteafricana, algo que los cartagineses no pensaban permitir sin ningún control. Es más, Roma debía contar al menos con algún tipo de escuadra de guerra en ese momento, aunque nada sabemos de ella, y sin duda no era rival para las naves púnicas. Por su parte, al menos los romanos consiguieron que Cartago abandonara su influencia en varias ciudades de la costa del Lacio, como Ardea, Antium, Laurentium, Circeii y Terracina, lo que demuestra la expansión de su dominio marítimo. De hecho, podemos leer entre líneas como ya por entonces las naves mercantes podían actuar no solo como comerciantes, sino también como invasoras o piratas si se presentaba la oportunidad; de ahí la necesidad de acotar las zonas de actuación. Los romanos ya tenían intereses muy específicos en el mar y estaban dispuestos a defenderlos de cualquier amenaza.

En el 394 a. C., después de las victorias de Marco Furio Camilo en Veyes y Fidenae, el Senado envió un buque de guerra a Delfos para entregar el cuenco de oro ofrecido a Apolo como agradecimiento. Cuando navegaba cerca del estrecho de Messina, fue apresado por las naves procedentes de las islas Lipari, creyendo que se trataba de una nave pirata. No era para menos: la influencia etrusca en la construcción naval romana hasta ese momento era evidente, y sus inspiradores no tenían buena fama en aquellas aguas. Sin embargo, resuelto el malentendido, los liparenses decidieron enmendar su error escoltando al buque romano hasta su destino y en su retorno, de forma que no se repitiera el mismo incidente. A mediados del s. IV a. C., el Tirreno estaba infestado de piratas de origen heleno, etrusco, cartaginés, etc., que de tanto en tanto actuaban de ese modo para obtener botín. Incluso los liparenses se convertirían más tarde en piratas. Los propios etruscos sufrieron esta lacra hasta que contaron con una flota capaz de

mantener el control sobre aquellas aguas. Llegaron a ser conocidos por la extrema crueldad con la que juzgaban a los piratas capturados, hasta que descubrieron los beneficios de esta actividad, llegando incluso a asaltar la propia Siracusa (Sicilia), propiciando, a su vez, que los siracusanos desarrollaran una poderosa Marina de guerra que les permitió convertirse en la ciudad más importante de la isla frente a griegos, romanos y cartagineses.

Sin embargo, no fue hasta el 349 a. C. cuando Roma tuvo que hacer frente a la primera amenaza seria procedente del mar. Una flota de piratas helenos trataba de buscar objetivos adecuados entre las ciudades costeras del Lacio, pero el Senado encomendó la defensa al cónsul Lucio Furio Camilo. Al parecer, este movilizó sus tropas para seguir por tierra la evolución de las naves, impidiendo que desembarcaran siquiera para obtener recursos, logrando forzar su retirada. Se desconoce el origen de esta escuadra, aunque se ha especulado si provendría de Siracusa, Rhegium o Tarento, con la intención de advertir a los romanos para detener su expansión hacia el sur, la Magna Grecia, donde los griegos se habían establecido desde hacía siglos (Tarento nació como colonia espartana en torno al 708 a. C.).

¿Dónde estaban las naves romanas en ese momento? No lo sabemos, y su ausencia ha propiciado que muchos negaran la existencia de una Armada romana hasta entonces. En realidad, negar algo por omisión de información es tremendamente arriesgado, pues parece descartar que se encontraran en otro lugar o, simplemente, que su número y experiencia frente a las diestras tripulaciones y excelentes naves griegas aconsejaran evitar lo que hubiera sido, sin duda, una derrota segura. No en vano, Roma mantuvo un contencioso con Veyes por el control del tráfico comercial en el valle del Tíber con anterioridad al 426 a. C., y las naves romanas participaron en el bloqueo y conquista de Fidenae (situada a 9 km al norte de Roma), que propició la derrota final de Veyes en el 396 a. C. Incluso se refiere el desarrollo de una batalla naval entre ambas flotas, aunque probablemente de escala muy reducida y sin más detalles. Es más, Roma ya había enviado una embajada marítima a Delfos con anterioridad (398 a. C.), solicitando consejo al oráculo. Por ese motivo, suponemos que esta nave debía formar parte de una pequeña flota, aunque nada

comparable a las potencias que ya entonces dominaban el Mediterráneo. Su capacidad bélica y ámbito de actuación fueron igualmente reducidos, puesto que los dominios costeros romanos en ese momento no requerían de mayores inversiones. En cualquier caso, los romanos debieron tomar buena nota del peligro que suponía no contar con naves de guerra que pudieran hacer frente a tales amenazas.

Desde el s. VI a. C., los etruscos ocupaban una posición dominante en el Tirreno. La confederación etrusca de ciudades-estado adquirió las características de una talasocracia, pero no solo orientada al comercio, sino también a la piratería, que se extendió al Egeo. En muchas ocasiones se ha relacionado el interés romano por el ámbito marítimo con la influencia ejercida por los etruscos, y si bien es cierto que las primeras naves romanas se inspiraron en aquellas de sus vecinos que parecían ofrecer buenos resultados, no lo es menos que Roma había demostrado un importante interés por el medio acuático desde su misma fundación. No era necesario emular a los etruscos, pues otras muchas potencias ya habían demostrado con anterioridad que el dominio del mar era vital para garantizar un importante desarrollo.

A medida que avanzaba la conquista romana de Italia, las guerras proporcionaron nuevas tierras y riquezas al Estado y los ciudadanos. Los pueblos conquistados quedaron vinculados a Roma mediante tratados que definían sus derechos y obligaciones, incluido el apoyo militar en caso de necesidad, lo que permitió incrementar la Armada romana gracias a las naves y tripulaciones aportadas por las ciudades costeras ahora bajo su control. Cada victoria no hizo sino incrementar el poder de Roma. Sin duda, la Armada contribuyó cada vez más ampliamente en ese proceso expansivo, no solo directamente, sino también ofreciendo apoyo logístico a las legiones y protegiendo las costas de sus nuevos territorios. No en vano asistiremos a la creación de las *coloniae maritimae civium romanorum*, situadas en puntos estratégicos para servir como bases navales y astilleros para la construcción de buques de guerra (como Ostia, Antium, Terracina, etc.), y poco después tenemos noticia de su primera victoria naval.

La Segunda Guerra Latina (340-338 a. C.) supuso el enfrentamiento entre Roma y la Liga Latina, integrada por volscos,

campanos y sidicinos, que se decidiría en la batalla de Anzio. La victoria naval romana dio origen a los *rostra*, monumentos donde se colocaron los espolones (*rostrum*) de los navíos enemigos capturados. Anzio era una importante ciudad costera de los volscos con capacidad para convertirse en potencia naval a corto plazo, puesto que sus naves habían amenazado poco antes el puerto romano de Ostia. Sin embargo, el cónsul Cayo Menio no derrotó a sus naves en alta mar, sino en tierra, asaltando la ciudad y capturándolas cuando aún se encontraban en el puerto. Por ese motivo, no podemos hablar realmente de una victoria naval, aunque se tratara de un enemigo con un elevado poder marítimo, pero a los tarentinos debió parecérselo, pues se apresuraron a firmar un acuerdo con los romanos (338 a. C.) en términos similares al firmado con los púnicos, pues prohibía que las naves romanas navegaran más allá del *Promontorio Lacinium* (cabo Colonna, en el golfo de Tarento). Tarentum tenía el mejor puerto del sur de Italia, y su influencia creció gradualmente hasta convertirse en la principal potencia en esa región, pero la existencia de este acuerdo, como en el caso anterior, demuestra que las embarcaciones romanas habían alcanzado también el mar Jónico, amenazando así la influencia comercial de los propios tarentinos en aquellas aguas, aun cuando sus posesiones terrestres distaban mucho de aquellas latitudes.

No tardarían en llegar. No tenemos detalles sobre la participación de las naves romanas en la conquista de Anzio. Puede que se usaran para transportar tropas y regresar con el botín, devastar el territorio enemigo y tal vez bloquear el puerto, aunque no parece que entraran en combate. La captura de las naves de Anzio permitió a los romanos disponer del núcleo para formar una verdadera Armada de guerra, de dimensiones contenidas pero coherentes con su posición aún limitada como poder regional. Su potencia naval en ese momento no debía superar varias decenas de naves menores o de medio porte, quizá incluyendo algún trirreme como buque insignia, pues se trataba del navío militar más imponente de la época. Por ese motivo, Roma era consciente de que el dominio de las colonias helenas asentadas en la Magna Grecia le proporcionaría no solo recursos valiosos en este sentido, sino ampliar su flota con poderosos navíos, dirigidos por expertos marineros que contaban con una larga tradición en el Mediterráneo,

así como el control de sus excelentes astilleros, empleados para la reparación y producción de nuevas embarcaciones. Los necesitaban para vigilar la que se había convertido en una línea de costa enormemente extensa como parte de sus dominios.

Por otra parte, el dominio de la rica Sicilia se convirtió en un reclamo demasiado suculento como para detener el proceso expansivo en los límites de la península itálica. La isla se encontraba al alcance de su mano, pero un paso en falso podía suponer el fin para Roma. Su relación con el mar era cada vez más estrecha, pero la pericia de sus oficiales, la destreza de sus marineros, el poder de sus naves o su número tenían pocas posibilidades de imponerse a las polis que, como Tarento, contaban con una extensa tradición marinera. No solo eso: griegos y cartagineses se habían disputado durante siglos su control, generando una tensa relación entre los intereses helenos de la parte oriental y los púnicos en la occidental. Existían tratados con Tarento y Cartago que aún podían considerarse vigentes a falta de otros nuevos si alguna de las partes decidiera romperlos, y la flota cartaginesa era capaz de convertirse en un enemigo temible que pusiera en riesgo todo lo conseguido hasta ese momento.

Segundo tratado con Cartago

Cartago no tenía rival en el Mediterráneo occidental en este momento, pero tampoco necesitaba la injerencia romana en una Sicilia que ya atesoraba una larga tradición de conflictos entre los púnicos y los helenos por su control. Si bien Roma no representaba un problema naval, sus legiones podían incrementar la desestabilización de la zona e interferir en sus planes si lograban llegar hasta la isla, y la ambición romana parecía ofrecer pocas dudas de cuál sería su próximo teatro de operaciones. Por ese motivo, antes incluso de iniciarse el enfrentamiento con Tarento, Roma y Cartago ratificaron un nuevo acuerdo (340 a. C.). Los púnicos aún mantenían una posición de fuerza que se hizo notar en las cláusulas, restringiendo la actividad naval romana y la actividad pirática en sus zonas de influencia (Cerdeña, algunas áreas de la costa mediterránea de Hispania y el norte de África).

A pesar de todo, los beneficios que la isla prometía decidieron pronto las acciones a tomar, y los tarentinos no dudaron en

recordarles su acuerdo atacando la pequeña escuadra que los romanos enviaron al golfo. Entre 15-20 naves tarentinas eran más que suficientes para acabar con la tentativa romana, logrando hundir cuatro de sus buques, capturar otro y dispersar al resto de la escuadra enemiga. Ya no había vuelta atrás, las relaciones entre ambas potencias se habían roto, pero los romanos calcularon mal sus opciones cegados por la ambición y obtuvieron su primera derrota naval (328 a. C.). De hecho, el daño debió ser más importante de lo que pueda parecer, pues entre el 327-326 a. C. los romanos asediaron y conquistaron Nápoles sin apoyo naval, y si lo tuvieron, no era rival para las naves napolitanas, lo que dificultaba mucho el sitio de la ciudad al no ser capaces de impedir la llegada de suministros por mar. Es más, las naves napolitanas fueron capaces de responder impunemente atacando el territorio costero romano, al menos hasta que la ciudad fue conquistada gracias a las legiones. Las fuentes confirman el envío de naves tarentinas en apoyo frente a los romanos, lo que podría hacer pensar que quizá Roma contaba con una pequeña flota en esta campaña, aunque nada se dice de ella. Ante estas dificultades, Nápoles se convirtió en una nueva *coloniae maritimae*, con el estatuto de aliados (los *socii navales*), una de las primeras ciudades en proveer barcos, equipo y tripulación a la Marina romana, sumando también las bases navales de Capreae y Pithecusae, un importante apoyo para sus futuros planes durante la Segunda Guerra Samnita (326-304 a. C.). Hasta ese momento, y a pesar de todo, su capacidad para enfrentarse a flotas poderosas debió de ser casi nula, y las victorias sobre sus enemigos siguieron dependiendo del ejército.

Si Roma pretendía competir con aquellas potencias en el mar o, al menos, contar con la posibilidad de organizar alguna defensa capaz de proteger sus intereses de cualquier amenaza, debía organizar su Armada. Para ello, el Senado decidió crear una nueva magistratura elegida por el pueblo, los *duoviri navales classis ornandae reficiendaeque causa* (312 a. C.), encargados de la supervisión de la flota, su mantenimiento, construcción, alistamiento y formación de tripulaciones y oficiales, así como la gestión de los efectivos y embarcaciones que aportaban sus aliados. Cada uno de los dos magistrados elegidos comandaba una escuadra de diez naves, probablemente trirremes, lo que parece afirmar que

toda su Armada no sumaba muchas más que algunas embarcaciones auxiliares adicionales. Al menos sería útil para controlar las acciones piráticas en la zona, y sin duda también para vigilar sus nuevas incorporaciones territoriales, pero poco más debido a su escaso número.

Es probable que los romanos introdujeran el uso de trirremes en su Armada a lo largo de estos años. Anteriormente, las principales naves de guerra consistían aún en penteconteras, relativamente baratas de construir y fáciles de operar en comparación con los trirremes, pero estas nuevas embarcaciones no solo encarecieron el coste de fabricación y mantenimiento, sino que necesitaron reorganizar para ello el sistema de financiación y organización estatales. Se requería acceso a fuentes de suministros, especialmente madera, instalaciones permanentes como puertos y astilleros con capacidad para albergar estos buques, y personal cualificado no solo para completar su mayor número de tripulantes, sino para su construcción, reparación y mantenimiento. El Estado debía proporcionar rápidamente estos efectivos, pues los trirremes necesitaban cuatro veces más hombres que las penteconteras, y los *duoviri* debían supervisar todo el sistema y asegurarse de que la transformación de la flota se realizaba con éxito.

La expansión romana no podría consolidarse ni continuar sin contar con una fuerza naval a la altura de sus expectativas. Prueba de ello fue el control de las islas Pontinas (313-312 a. C.), estratégicamente situadas para favorecer el dominio de la ruta marítima que unía Nápoles y Ostia. La primera vez que actuaron las naves de la nueva flota fue solo un año más tarde, en el 310 a. C. P. Cornelio, uno de los *duoviri*, se dirigió a Campania con sus 10 naves de guerra a cargo de Publio Cornelio para someter a los rebeldes de la Liga de Nuceria, en ese momento la ciudad más fuerte de Campania, donde se habían instalado los samnitas. No obstante, la descoordinación de la flota con el ejército de tierra fue desastrosa, de forma que sus enemigos no pudieron ser derrotados hasta dos años más tarde, gracias a la actuación exclusiva de las legiones. Las naves romanas se entretuvieron en busca de botín, y los locales aprovecharon para atacarlas por sorpresa, apoderándose de lo que habían obtenido y acabando con parte de la flota. Algo parecido sucedió cuando el Senado decidió enviar una escuadra romana de

25 naves a Córcega (307 a. C.) con la misión de encontrar allí un lugar adecuado para el establecimiento de una colonia, ya que la hostilidad de los locales consiguió impedirlo, al menos de momento.

La Guerra Pírrica

Cartago decidió formalizar el que se convertiría en su tercer tratado con Roma (306 a. C.) que en poco la beneficiaba al restringir las esferas de influencia de ambos Estados a sus territorios en la península itálica y Sicilia, respectivamente, dividiendo la isla de Córcira entre el territorio ya en posesión cartaginesa y el resto, bajo un dominio romano que aún no se había ejercido.

La flota romana no debía de ser numerosa, y mucho menos contaba con tripulaciones tan habilidosas y experimentadas como los cartagineses, pero sus naves podían causar problemas en Sicilia, más aún si se aliaban con algún enemigo o decidían incrementar su número, por lo que no estaba de más ser precavidos con quienes ya habían logrado someter toda la península itálica.

Por su parte, Roma decidió reducir el coste de construcción y mantenimiento de su Armada mediante la incorporación de naves y tripulaciones aportadas por sus aliados (los *socii navales*), de forma que fuera posible incrementar rápidamente los efectivos disponibles para su flota. Pueblos como los sabelios aportaron hasta 20 trirremes y 4000 tripulantes, aunque protagonizaron un alzamiento (295 a. C.) que fue necesario reprimir con dureza.

Sin embargo, parece que en algún momento de este periodo desapareció la magistratura de los *duoviri*, aunque desconocemos los motivos reales para ello. De hecho, parece que, a comienzos del 282 a. C., una flota romana de diez barcos, comandada por el *duunviro naval* Lucio Cornelio, fue enviada al golfo de Tarento en misión de reconocimiento y apoyo a la facción prorromana en Tarento. Los tarentinos apelaron a los pactos vigentes y sus naves atacaron la escuadra romana, provocando la muerte de Lucio y la destrucción de la flota. Por ese motivo, la ausencia de nuevas alusiones a estas figuras en el futuro ha hecho pensar que no se trataba realmente de una magistratura anual, sino extraordinaria, solo designada en momentos de necesidad.

Romanos y tarentinos habían formalizado un nuevo acuerdo en el 303 a. C., reiterando la prohibición para las naves romanas de

navegar más allá del *Promontorio Lacinium*. Este fue un periodo en el que Tarento incrementó enormemente su actividad en política exterior, pues se ofreció a enviar sus tropas y naves para proteger Nápoles contra Roma (326 a. C.), envió una flota de 20 barcos para apoyar a Agrigento y otras ciudades griegas contra Siracusa (315-314 a. C.) y también intentó mediar entre romanos y samnitas en Luceria (320 a. C.). Pero apenas dos décadas más tarde, un escuadrón de naves romanas se adentró en aguas tarentinas, rompiendo así el acuerdo de forma unilateral y dando inicio al conflicto armado. La ciudad de Thurii, aliada romana, solicitó su intervención ante la amenaza de lucanios y brutios, y Roma envió allí una guarnición para defenderla, pero los tarentinos temían que esa intervención debilitara su posición hegemónica en la costa sur. Otras ciudades también amenazadas, como Locri y Regium, siguieron el ejemplo de Thurii y las naves romanas parece que optaron por atravesar las aguas tarentinas con la intención de desembarcar allí nuevos contingentes de tropas. Los tarentinos ya se encontraban molestos porque los thurios permitieron la injerencia romana en aquellas tierras, en lugar de solicitar su ayuda al encontrarse en su esfera de influencia, y esta acción fue la gota que colmó el vaso. Los tarentinos lograron expulsar a la guarnición romana de Thurii y destruyeron la flota romana que cruzaba el golfo. En realidad, Roma no esperaba que se produjera una victoria naval frente a un enemigo con la capacidad naval y experiencia marinera de Tarento, por lo que utilizó sus naves para propiciar un conflicto que justificaría la guerra.

En esta ocasión, la intervención del rey de Epiro, Pirro, en la Magna Grecia como respuesta a la ayuda solicitada por los tarentinos frente al avance romano fue la excusa perfecta para que Roma y Cartago formalizaran un nuevo acuerdo (278 a. C.). El interés romano por la conquista de la Magna Grecia dejaba pocas dudas a los cartagineses sobre el siguiente paso de los romanos si lograban tal objetivo, y los sucesos de Tarento dejaban claro que los pactos significaban poco para Roma si contravenían sus intereses, pero siempre es mejor actuar como agredido que agresor. Básicamente se suscribieron los acuerdos ya alcanzados previamente, pero con una nueva cláusula que impedía a cualquiera de los dos firmar la paz bilateralmente con Pirro,

comprometiéndose a ayudarse militarmente si la otra parte lo requería.

Cartago pretendía mantener a Pirro ocupado en Italia, sin capacidad para optar por dirigirse a Sicilia y disputarles sus posesiones en la isla, más aún cuando se encontraban en plena campaña contra Siracusa y Roma no solo conseguía el apoyo naval de los cartagineses que tanto necesitaba para albergar esperanzas de victoria sobre aquel poderoso enemigo, sino que evitaba que se unieran a él, pues tal coalición a buen seguro supondría su fin. Los romanos querían reducir la inestabilidad que estaba causando la campaña de Pirro, especialmente cuando se enfrentaban a la amenaza de un conflicto renovado con etruscos y samnitas, que apoyaban al rey de Epiro.

En realidad, ambas potencias se aseguraban así que su oponente actuara en sus zonas de influencia, por lo que ninguna llegó nunca a solicitar la ayuda pactada, salvo de manera puntual en el 278 a. C., cuando la flota cartaginesa colaboró en el transporte de 500 soldados romanos que debían ocupar Rhegium. Así, la política romana en términos navales pretendía evitar, en la medida de lo posible, cualquier esfuerzo presupuestario en este sentido y ante la más que previsible poca efectividad de su flota frente a un enemigo mejor preparado y equipado. Es más, no hay evidencia en las fuentes de la participación de la flota romana en este conflicto después de 282 a. C., aunque esta debió existir y actuar de algún modo. Las escuadras romanas probablemente se destinaron únicamente a otro tipo de actividades, como la vigilancia de sus aguas, aun cuando, a pesar del apoyo de los *socii*, nunca alcanzaron la proporción que demostraron más tarde, durante la Primera Guerra Púnica. De hecho, los cartagineses enviaron una flota de 130 barcos a Ostia en apoyo de los romanos, pero el Senado desestimó su ayuda y les conminó a regresar, alegando que eran capaces de sostener la guerra por sus propios medios. A medida que avanzaba la conquista de Italia, Roma había creado una importante infraestructura logística a partir de las colonias marítimas, empleando sus astilleros y puertos para diversas operaciones.

La presencia de Pirro en Italia fue la primera y la última vez que los griegos desembarcaron tropas en ese territorio con el fin específico de enfrentarse a los romanos. El rey de Epiro proclamó

una campaña panhelénica para liberar a todos los griegos del sur de Italia de la amenaza del mundo bárbaro (romano), y muchos de los Estados helenísticos del Mediterráneo oriental estaban deseosos de ver cómo una figura peligrosa encaminaba su actividad a aquellos lugares, por lo que decidieron prestarle apoyo. Los soberanos macedonios Ptolomeo Ceraunos y Antígono II Gónatas le proporcionaron tropas auxiliares, veinte elefantes de guerra y los barcos que se necesitaba para transportar tropas. Antíoco I de Siria y, probablemente, Ptolomeo I de Egipto entregaron dinero, y los tarentinos aportaron naves y tropas. El sur de Italia y Sicilia se convirtieron en una zona de guerra. Pirro consiguió derrotar a sus enemigos en Heraclea (280 a. C.) y Ausculum (279 a. C.) antes de iniciar una breve campaña en Sicilia justo tras el acuerdo firmado entre Roma y Cartago.

A pesar de todo, una vez más las legiones acabaron imponiéndose donde sus naves habían fracasado, y la conquista de Tarento (272 a. C.) permitió a los romanos controlar la Magna Grecia, momento en que sus esperanzas expansivas pasaron a situarse en Sicilia. Los peores pronósticos cartagineses se habían cumplido, y ahora Tarento se convirtió en un nuevo socio naval de Roma incrementando aún más su poder. De hecho, los romanos actuaron con la suficiente rapidez como para evitar la intervención cartaginesa, en clara violación del tratado vigente, pues los partidarios de rendirse al cónsul Papirio lograron su objetivo antes de que las naves púnicas enviadas en respuesta a los partidarios de resistir con su ayuda llegaran a la ciudad.

La campaña de Pirro demostró de nuevo la necesidad de contar con una estructura naval a la altura de un oponente que no tardaría en serlo oficialmente, y que le superaba ampliamente en esa faceta. Pirro había conseguido burlar la vigilancia cartaginesa del estrecho para desembarcar en Siracusa, y allí se hizo con las naves de su aliada (más de 200), con las que consiguió apoderarse de casi todas las posesiones cartaginesas, a excepción de Lilibeo. Es cierto que Cartago fue capaz de derrotar más tarde a la flota de Pirro cuando este regresaba a la península itálica, pero sin duda fue la gran perdedora tras el conflicto. Ciertamente consiguió recuperar con rapidez el territorio perdido en Sicilia, pero Pirro había demostrado la vulnerabilidad de su dominio en Sicilia y lo que un enemigo

podía hacer combinando adecuadamente el uso del ejército y la Armada para dotar de movilidad y suministros a las tropas. Cartago no fue capaz de mantener a Pirro en Italia y el único que pudo haberlo ayudado fue Roma, y no quisieron pedir solicitar su ayuda en Sicilia pensando en evitar proporcionarles la excusa perfecta para intervenir en tan estratégica posición.

Roma se convirtió en la gran vencedora, obteniendo no solo el control de la Magna Grecia, sino con ella el de toda la península itálica, además del reconocimiento internacional. De hecho, el sur de Italia ofreció excedentes de grano, madera para construcción naval y abundante mano de obra. Roma contaba con recursos suficientes, pero carecía de la destreza marinera de los púnicos, y sus naves no podían igualarse ni en número ni en calidad con las de aquellos. Por ese motivo, en el 267 a. C., se creó la figura de los *quaestores classici*, encargados de coordinar y supervisar las aportaciones de los socios navales romanos, por lo que parecen haber desempeñado, principalmente, atribuciones financieras para la administración de la tesorería pública (*aerarium*). De hecho, quizá la administración de esos recursos perteneciera, realmente, a los *praefecti socium*, que tenían el mando general de las unidades aliadas reclutadas por los magistrados locales, incluidos marineros y remeros. A pesar de ello, las naves y tripulaciones que pudieran reunir nunca serían suficientes para enfrentar a quienes habían dominado el Mediterráneo occidental durante siglos, pero su aparición pone de manifiesto el esfuerzo por contar con una flota organizada capaz de mantener a raya las acciones piráticas en el Tirreno y realizar tareas de apoyo a las tropas, pues nadie contaba con lograr una sola victoria naval cuando comenzaran las hostilidades.

Hasta el inicio de la Primera Guerra Púnica, la actividad naval romana siempre se ha considerado como una anomalía resultado de las necesidades provocadas por la expansión territorial en la península itálica y, sin embargo, hemos visto como los romanos actuaron desde sus inicios como si la *Urbs* fuera una verdadera ciudad costera con importantes intereses marítimos.

La Primera Guerra Púnica (264-241 a. C.)

Cartago había heredado el espíritu talasocrático de sus ascendientes

fenicios, convirtiéndose en la principal potencia marítima del occidente mediterráneo. Sus posesiones y mercados comerciales alcanzaban el norte de África, Córcega, Cerdeña, el sur de Hispania y, por supuesto, Sicilia, que a la postre se convertiría en el foco de conflicto con Roma. La Marina púnica contaba con cientos de buques de guerra dirigidos por los marineros y oficiales más experimentados de la época, que patrullaban las rutas comerciales y controlaban el acceso a sus territorios. Cartago tenía un puerto militar cuyos astilleros podían albergar 200 naves al mismo tiempo, por lo que, si Roma quería disputarle sus dominios, tendría que trasladar la lucha a tierra, pues el mar le pertenecía de manera indiscutible.

En los puertos púnicos se accedía por el sur, ya que el principal objetivo era protegerse de los vientos del noreste. Por este motivo, y dada la orientación de la ciudad, es posible que la zona portuaria arcaica se encontrara al norte de la llanura litoral (donde actualmente se ubican las termas de Antonino) o en el extremo sur (hoy la bahía de Kram). Sus famosos puertos son descritos por los clásicos con detalle, dada su asombrosa envergadura y construcción. El civil, con forma rectangular, conectaba con el mar a través de un largo canal. Junto a este se encontraba, más al interior, el militar, de forma circular, separado por una muralla que lo salvaguardaba de cualquier mirada indiscreta por parte de los comerciantes extranjeros y serviría como protección en caso de ataque. Se accedía desde el puerto comercial, a través de un gran canal con compuertas de acceso chapadas en bronce y erizadas de clavos. En su interior se construyeron almacenes, instalaciones, astilleros, dársenas y las oficinas del almirantazgo. La salida y entrada al mar, compartida por ambos puertos, contaba con una enorme y larga cadena que permitía su cierre cuando era necesario.

En la isla central se ubicaron 30 dársenas y otras 140 en el perímetro exterior. Todas ellas eran capaces de albergar trirremes y quinquerremes, aunque dos se reservaron para las naves capitanas de mayor envergadura. El resto de embarcaciones hasta completar las 200 debieron permanecer en el agua o atracadas en el puerto civil. En el centro de la laguna, y elevado por encima del resto de estructuras, se encontraba el edificio del almirantazgo, que funcionaba además como cuartel general de la Armada y residencia

del navarco. Esa posición privilegiada permitía observar la evolución de la flota en caso de combate cerca de la ciudad, así como controlar el acceso, y la presencia de navíos enemigos en las proximidades. También allí se situaba un trompetero encargado de transmitir las órdenes del navarco a la flota durante las operaciones. Dentro del sistema político púnico, el almirante tenía el mismo rango que el *strategos*, aunque si la campaña lo requería, era posible que quedara bajo sus órdenes para llevar a cabo maniobras tácticas conjuntas con el ejército de tierra.

El Imperio cartaginés estaba compuesto por más de 300 ciudades, además de numerosas poleis aliadas y territorios autónomos. Se estima que la propia Cartago llegó a contar con más de 200 000 habitantes en su momento de máximo apogeo (146 a. C.), considerada como la más rica del Mediterráneo. Su principal actividad se había centrado en el comercio marítimo a gran escala, articulado a través de factorías y colonias unidas por rutas que alcanzaban el Atlántico, buena parte de ellas heredades de la actividad fenicia. Los ejércitos de tierra cartagineses estaban principalmente compuestos por aliados y mercenarios que servían bajo mandos de origen púnico, pero su Armada contaba con estructura propia. Las tácticas bélicas en alta mar, destinadas al hundimiento de las naves enemigas mediante el uso del espolón, hicieron que las naves cartaginesas apenas contaran con infantes de Marina entre una tripulación, principalmente compuesta por marineros, remeros y oficiales ciudadanos de reconocida habilidad y experiencia. Su flota alcanzaba las 300 naves al mismo tiempo, capaces de actuar como escuadras autónomas de 12 embarcaciones, ya que los cartagineses habían perfeccionado los métodos de construcción mediante el uso de piezas prefabricadas de fácil y rápido ensamblaje. Las naves púnicas aunaban las técnicas navales de funcionalidad y manejabilidad desarrolladas por los fenicios a lo largo de siglos en un referente en todo el Mediterráneo, introduciendo nuevos modelos de navíos en el s. IV a. C., los cuatrirremes y quinquerremes, que acabarían por sustituir a los trirremes.

Llegado el momento en que los intereses de ambas civilizaciones entraron en conflicto abierto, la larga tradición marinera de los cartagineses les permitió imponerse en los primeros

enfrentamientos. Conscientes de dicha desventaja, Roma optó por revertir la situación para llevarla al terreno que mejor dominaba. El verdadero valor de la victoria romana en ese primer enfrentamiento fue la revolución que protagonizaron en las tácticas de la guerra naval en la Antigüedad, consiguiendo que volvieran a imponerse las empleadas antes del desarrollo de los espolones, el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo sobre la cubierta de las embarcaciones. Los romanos se sabían casi imbatibles en terreno firme, sus soldados estaban curtidos en esas lides, pero si eran embarcados en una nave que acababa en el fondo del mar tras ser embestida por un navío enemigo, de poco servía esa experiencia de unos legionarios que morirían ahogados sin ni siquiera sacar sus espadas de las vainas. Roma necesitaba que pudieran luchar en el mar, y para ello solo había una opción: que sus naves se aferraran a las enemigas antes de ser embestidas de forma que pudieran abordarlas. Si conseguían eso, el curso de los acontecimientos y de la guerra naval contra Cartago sufriría un vuelco, y para ello crearon el *corvus*.

La pericia de los marineros y navarcos cartagineses no tenía igual, pero los soldados que solían viajar en esos navíos eran, en su mayoría, mercenarios que no resistirían mucho tiempo a los legionarios romanos llegado el momento. Roma no solo consiguió invertir el curso de las guerras que mantendría desde ese momento con Cartago, sino que la lucha en cubierta les proporcionó un beneficio adicional. Hundir un barco enemigo pocos réditos podía ofrecer salvo la victoria, pero derrotar a su tripulación permitía capturar un nuevo barco que emplear en futuros enfrentamientos, evitando el elevado coste de su construcción. Tan solo un trirreme suponía una elevada inversión de más de un talento para cada nave, además del pago a las tripulaciones, oficiales, suministros, etc., por lo que el mantenimiento de una enorme flota suponía un gasto que pocos Estados podían asumir, menos durante largas campañas.

Así las cosas, Cartago siempre había intentado apoderarse de Sicilia como región productora y estratégica vital para sus intereses. Desde el s. V a. C., su control territorial de la parte occidental se mantuvo siempre en conflicto con los intereses de las potencias griegas que dominaban la parte oriental de la isla. Sin embargo, a partir del s. III a. C., Siracusa se convirtió en la protagonista de un escenario que atesoraba ya siglos de enfrentamientos, acabando con

los intereses helenos en esa región antes de postularse como la nueva enemiga de Cartago por la supremacía. Las victorias de Pirro parecían augurar un cambio importante en la lucha por el poder, pero los púnicos no tardaron en recuperar sus territorios tras la marcha del rey de Epiro, por lo que la situación volvió a su punto de partida hasta la aparición de un nuevo y decisivo jugador: Roma. El proceso expansivo romano ya había anunciado sus intenciones mucho tiempo atrás, y los tratados firmados con los púnicos se rebelarían inútiles cuando se trataba de frenar su ambición.

Los romanos habían tenido éxito a la hora de expulsar a Pirro de sus dominios, aunque no sin esfuerzo, y no se trataba de una gesta menor, dada la entidad del enemigo. Quizá fue el orgullo atesorado tras esta victoria lo que les hizo albergar por fin alguna esperanza de imponerse sobre los todopoderosos cartagineses, más aún cuando no fueron capaces de impedir que el rey de Epiro estuviera a punto de expulsarles de la isla. Sin embargo, no convenía subestimar a Cartago, cuyo imperio se convertiría, a la postre, en el principal enemigo y obstáculo para su imperialismo durante más de un siglo, en el que se desarrollarían las tres guerras púnicas. Las buenas relaciones que habían mantenido hasta ese momento de nada servirían cuando sus intereses más directos se vieron amenazados, y nada volvería a ser igual en el Mediterráneo occidental.

Todo comenzó con los mamertinos, un grupo de mercenarios itálicos que, tras la muerte de su anterior benefactor, Agatocles, tirano de Siracusa, fueron contratados en Messina. Sin embargo, decidieron matar a todos los hombres de la ciudad y hacerse con su control para convertirla en la capital de un reino independiente. Con esa intención comenzaron una serie de campañas militares exitosas en la región, hasta que fueron derrotados por las tropas de Hierón II de Siracusa (268 a. C.), teniendo que refugiarse en su ciudad. Muy mermados y sin la dirección de sus oficiales caídos en combate, su situación prometía acabar siendo dramática hasta la intervención de Aníbal Gescón, que actuaba como gobernador territorial púnico en Sicilia. Consciente de la estratégica posición de la ciudad para el control del estrecho y la necesidad de evitar que cayera en manos del líder siracusano para aumentar su poder, instó a la resistencia de los mamertinos con su apoyo. Sin embargo, este era más nominal que real, pues Cartago no contaba con grandes

contingentes de tropas en la isla y la ayuda quizá tardaría demasiado en llegar desde el continente, de modo que los mamertinos solicitaron también la ayuda de Roma.

Esta era la oportunidad que el Senado estaba esperando para iniciar su intervención en la isla, y los romanos no estaban dispuestos a desperdiciarla. Al otro lado del estrecho, Regio ya les pertenecía desde el 270 a. C., de forma que obtendrían fácilmente el control de un punto estratégico esencial para el tráfico comercial no solo entre la isla y la península itálica, sino de las rutas que conectaban el Tirreno con el mar Jónico. En Roma nadie recordaba ya los pactos firmados con Cartago, que convertirían esta acción en una declaración de guerra, y si lo hicieron, poco importó ante la perspectiva de tan importante botín. El Senado, aceptando la petición mamertina, envió al tribuno Cayo Claudio con unos pocos manípulos que debían expulsar a la guarnición cartaginesa y ocupar su lugar. Para ello era necesario embarcar hacia el puerto de la ciudad, pero las naves púnicas bloqueaban el estrecho y anticipar un conflicto a gran escala no era una opción, por lo que Claudio decidió esperar a la noche para cruzar utilizando barcas sin ser detectado, y logró apoderarse de la ciudad con el apoyo de sus ciudadanos. El tribuno había demostrado gran astucia para superar su desventaja inicial frente a la pericia marinera púnica, pero, tras regresar al continente, debía volver a cruzar el estrecho ahora con el resto de sus tropas, y los cartagineses seguían patrullándolo celosamente. Unas pocas barcas podían aprovechar la oscuridad, pero no una pequeña flota, que en su mayor parte acabó siendo capturada.

La situación se encontraba en un punto de máxima tensión. Nadie había declarado aún la guerra abierta por estas acciones, y el propio Hierón, temeroso de la injerencia romana en la isla, decidió abandonar viejas rencillas para aliarse con Cartago por lo que pudiera pasar. Así las cosas, los sufetes de Cartago decidieron relevar a Gescón y enviar a la isla un pequeño ejército acompañado por una flota que debía proteger y asegurar las aguas siracusanas al mando de Hannón Anibálida. El inicio de la guerra parecía inevitable, pero nos detendremos aquí solo en las operaciones estrictamente navales que se produjeron en ella, como corresponde a la naturaleza de esta obra.

Hasta ese momento, los romanos no realizaron ningún movimiento en la isla. Messina se había convertido en aliada, no existía una declaración de guerra formal y las acciones púnicas no amenazaban directamente sus intereses. No obstante, era cuestión de tiempo. En el 264 a. C., Hierón y Hannón movilizaron al ejército y la flota aliados en dirección a Messina. Sabían que Roma no contaba con naves suficientes ni la pericia marinera para superar a sus escuadras en el estrecho; tampoco con más aliados en la isla que le ofrecieran suministros en caso de desplegar allí sus tropas. Sin embargo, incluso con los importantes recursos de ambas, las naves de guerra no estaban diseñadas para mantener bloqueos durante un tiempo prolongado o dificultar los movimientos del enemigo cuando los tramos de costa que debían vigilar eran tan extensos. Probablemente, este despliegue buscaba amedrentar a los romanos y provocar su retirada de Sicilia, seguros de que no se atreverían a enfrentarse con tan poderosos aliados. El inicio de un conflicto abierto no beneficiaba a ninguno de ellos, pero sí a Roma, y nadie conseguiría cambiar sus planes.

Formalmente, el cónsul Apio Claudio Caudex llegó a Regio con la intención de evitar una escalada en el conflicto, negociando con sus enemigos el fin del cerco a Messina. No obstante, era plenamente consciente de que sus pretensiones no serían aceptadas, y solo con Siracusa se mostró dispuesto a formalizar un acuerdo real, pues Roma necesitaba sus naves y recursos para llevar a cabo una larga campaña militar en la isla con éxito. Por su parte, Hierón sabía que lo necesitaban y no aceptó inicialmente, aunque pronto cambiaría de opinión. Ante esta situación, Caudex optó por emplear la misma estratagema que Claudio poco antes y consiguió burlar a la Armada enemiga gracias a la destreza de los capitanes griegos y la oscuridad en un alarde de audacia, logrando desembarcar un ejército consular (dos legiones más otras dos de auxiliares; en total, unos 20 000 efectivos) tras sus líneas, en Messina. Para ello utilizó las naves proporcionadas por los *socii* romanos de la Magna Grecia (tarentinos, locrios, napolitanos, etc.), penteconteras y trirremes que poco podrían hacer en un enfrentamiento contra los cuatrirremes y quinquerremes enemigos, pero eran suficientes para transportar a las tropas a través del bloqueo gracias a su mayor velocidad. Sin embargo, en un intento previo diurno, la flota cartaginesa del

estrecho había logrado capturar algunas naves romanas, pero, dado que aún no se había declarado una guerra que los aliados no deseaban, Hannón optó por devolverlas a Regio junto con una embajada que pretendía disipar el conflicto, sin éxito. De hecho, en la primavera del 262 a. C., una gran flota cartaginesa alcanzó Cerdeña con la intención de utilizar la isla como base de operaciones para amenazar la costa italiana del Tirreno y la propia Roma. De ese modo, se esperaba que los romanos retiraran sus legiones de Sicilia, aunque la respuesta no fue la esperada, pues su enemigo comenzó a reunir naves como signo de su postura.

El envío de tan solo uno de sus ejércitos consulares disponibles (el otro se enfrentaba a los volscos en Etruria) hace pensar que Roma no consideraba a cartagineses y siracusanos como un peligro serio a nivel militar. Al menos no en tierra. De hecho, en el 310 a. C., el tirano de Siracusa, Agatocles, decidió llevar su enfrentamiento con Cartago al norte de África, cosechando grandes éxitos con una fuerza militar muy reducida. El Senado conocía la tradicional política de enfrentamientos polarizados que había existido en Sicilia y albergaba la seguridad de que un poder fuerte como el suyo conseguiría que muchas ciudades se le unieran, como así sucedería, cansadas de los conflictos bipartidistas y ansias expansionistas de siracusanos y púnicos.

Las especiales necesidades navales derivadas del inicio de la Primera Guerra Púnica obligaron a que el Senado decidiera anualmente el número de barcos y tripulantes que debían reunirse, construyendo y solicitando a sus aliados todo lo necesario durante cada año de conflicto. Entre el 264-261 a. C., Roma solicitó el apoyo de los *socii navales* para la formación de su Armada, pero a partir de ese momento comenzó también a colaborar en la construcción naval, dadas las dimensiones que estaba tomando el enfrentamiento y la entidad del enemigo a batir. El avance de las tropas romanas en Sicilia no parecía encontrar una respuesta seria en los escasos contingentes de tropas con los que Hannón contaba en la isla, por lo que inicialmente los cartagineses se concentraron en resistir tras sus fortificaciones. Mientras, sus naves seguían patrullando el estrecho para evitar la llegada de refuerzos romanos, aprovechando la situación para realizar varias razias en la costa itálica. Sin embargo, el estrecho era largo (39 km) y angosto (unos 4 km), lo que,

sumado a las fuertes corrientes, dificultaba enormemente las labores de patrullaje. De hecho, cuando Caudex se retiró acabado su mandato, no pudieron evitar la llegada de cuatro nuevas legiones a cargo de los cónsules L. Postumio Megelo y Q. Mamilio Vitulio, quienes iniciaron la conquista sistemática de la isla, región a región y ciudad a ciudad, dejando claras sus intenciones tanto a púnicos como a siracusanos. Los romanos habían llegado para quedarse. Hierón no tardó en pasarse a su bando, y para convencer a los romanos de su lealtad, les entregó 100 talentos de plata, comprometiéndose al abastecimiento de sus tropas y al apoyo de su flota, que podía evitar el bloqueo púnico en la isla. Cartago debía actuar rápidamente antes de que fuera tarde, pero el enorme ejército enviado a Sicilia fue ampliamente derrotado cerca de Agrigento.

Los enfrentamientos se sucedieron hasta el 260 a. C. con suerte dispar, momento en que los cartagineses por fin reconocieron que era imposible vencer a los romanos en tierra. Solo quedaba derrotarlos en el mar, el único medio en el que aún eran ampliamente superiores. Sus naves lograron abastecer sin problemas a las ciudades aliadas que se encontraban sitiadas, como Lilibeo, emprendieron acciones contra las poblaciones costeras que se habían pasado al bando romano con total impunidad e, incluso, efectuaron incursiones en la península itálica. Roma pronto comprendió que sin una flota adecuada la situación podía estancarse indefinidamente y comenzó a desarrollar su Armada.

Gracias a la enorme cantidad de recursos de que disponía la *Urbs*, los romanos rápidamente aprestaron una flota de 100 quinquerremes y 20 trirremes, equipados con tripulaciones aportadas por sus socios navales. A pesar de ello, su calidad era muy inferior a los desarrollos alcanzados por los ingenieros púnicos, lo que ello afectó enormemente a su maniobrabilidad, y la pericia de sus tripulaciones aún quedaba lejos de la atesorada por sus enemigos. En ese momento, el cónsul Cneo Cornelio Escipión se adelantó con 17 naves hacia el estrecho para preparar la llegada de su colega con el ejército de tierra y el resto de la flota designados para la nueva campaña. Una vez allí, desde la plaza cartaginesa de Lipari, sus ciudadanos le enviaron un mensaje solicitando su apoyo para cambiar de bando. Escipión no quiso dejar pasar la

oportunidad de apoderarse de una estratégica plaza cerca del estrecho y ocupó el puerto de la ciudad. Enterados los cartagineses, enviaron una escuadra de 20 naves desde su base en Panormo, al mando de Boodes, quien logró bloquear a las naves romanas en el puerto y les infligió una severa derrota que culminó con la captura del cónsul en la conocida como batalla de las islas Lipari.

Su colega, Cayo Duilio, sabía que necesitaba un arma capaz de revertir su desventaja en el mar y la encontró en el *corvus*. Las naves romanas fueron equipadas con este mecanismo y la dotación de infantes de Marina presentes en cada embarcación se duplicó para derrotar a los cartagineses en cubierta. Su primera aparición sucedió en la batalla de Milas (260 a. C.), donde la flota romana venció a la Armada cartaginesa, sorprendida por ese nuevo instrumento. Esta victoria se convertiría en el primer triunfo naval de la República romana en esta guerra, al que seguirían otros, como el de la batalla del cabo Ecnomo (256 a. C.). De nada servían ya la experiencia marinera ni las tácticas tradicionales de combate naval; los romanos no solo lograban vencer sistemáticamente a sus enemigos, sino que las naves capturadas sirvieron para nutrir su Armada sin coste adicional o, mejor dicho, a cargo de erario cartaginés. Sin embargo, los romanos pronto dejaron de emplear esta arma. Los motivos para su abandono han generado ríos de tinta, desde la supuesta dificultad que implicaba su instalación para la navegación, hasta un incremento en la destreza marinera de los romanos que permitiría su abandono, toda vez que Roma llegaría a perder toda su flota en, al menos, dos ocasiones (255 y 253 a. C.) antes de ello. Sea como fuere, gracias a sus enormes recursos y a su asombrosa estructura logística, las bajas eran repuestas a un ritmo desconocido en la época, aunque Cartago no le iba a la zaga.

En el 259 a. C., los romanos decidieron aprovechar su novedoso dominio del mar para instigar las posiciones púnicas en Córcega y Cerdeña, aunque con escaso éxito. La flota quedó a cargo de Lucio Cornelio Escipión, hermano de Cneo, quien fue capaz de conquistar Aléria (Córcega) y varias ciudades. Sin embargo, decidió retirarse cuando una flota cartaginesa se presentó frente a la costa de Cerdeña, no por contar con un número reducido de naves, sino porque parece que no había embarcado en ellas suficiente infantería como para que el uso del *corvus* resultara efectivo. La mayoría de

los hombres habían sido destinados a las guarniciones romanas dispuestas en las plazas conquistadas de Córcega, y tampoco contaba con puertos aliados en Cerdeña, por lo que una derrota en aquellas aguas habría resultado desastrosa para los intereses romanos, que rápidamente habrían perdido los territorios conquistados.

En la siguiente campaña (258 a. C.), el cónsul Aulo Atilio Calatino se encargaría de las operaciones terrestres en Sicilia, mientras que su colega Cayo Sulpicio Patérculo arrasó el litoral de Cerdeña hasta conquistarla con su flota, algo que los púnicos no podían permitir. Los romanos hicieron creer a los almirantes cartagineses enviados allí que sus naves pretendían desembarcar en África. Los púnicos cayeron en una trampa durante la batalla de Sulci, en la que Patérculo aprovechó la niebla que cubría la zona donde decidió esperarles. Los navarcos enemigos lograron escapar solo para ser juzgados y ejecutados por los sufetes de Cartago, acusados de incompetencia.

Parecía que las aspiraciones romanas en Sicilia se verían recompensadas con la victoria final sobre sus oponentes, pues habían logrado apoderarse también de Malta, y volvieron a imponerse en la batalla naval de Tindaris (257 a. C.). Era el momento de llevar la guerra al norte de África, y de ello se encargarían los cónsules L. Manlio Vulso y M. Atilio Régulo entre el 256-255 a. C. Ambos comandarían la flota durante el traslado a África, pero esta se dividiría cuando uno de ellos regresara a Roma con la Armada durante el invierno, mientras el otro dirigiría las legiones en África. Desde la costa adriática zarpó una flota de 330 embarcaciones y 140 000 tripulantes que debían transportar a las legiones y aprovisionarlas en territorio enemigo. En el cabo Ecnomo, la Armada romana se encontró con la flota púnica enviada para interceptarlos, compuesta por 350 embarcaciones y 150 000 tripulantes. A veces se ha insistido en que estas cifras son exageradas, pero no necesariamente. En el caso romano, sabemos que se habían reunido 120 naves en el 260 a. C., gran parte de las cuales aún se mantendrían activas en este momento. Adicionalmente habían logrado capturar 100 buques púnicos que añadir a esta flota, por lo que solo restaba construir entre 100-200 barcos adicionales, una cifra en absoluto desorbitada. Sin embargo,

nada sabemos del ritmo de construcción naval cartaginés. En su caso, apenas lograron capturar naves romanas, por lo que disponer de una flota como esta suponía que sus astilleros eran incluso capaces de superar la producción de sus enemigos.

Los cónsules organizaron sus naves en cuatro divisiones y los buques insignia comandaron las dos primeras, formando una fila escalonada que se abría hacia el exterior. La tercera división se colocó en línea, cerrando la cuña que dibujaban las dos primeras, y la cuarta mantuvo la misma estructura que la tercera, reforzando la retaguardia, al mismo tiempo que protegía los flancos al ser más numerosa. Por su parte, la Armada púnica avanzaba hacia ellos en cuatro líneas paralelas de uno en fondo. El ala derecha contaba con más embarcaciones y lograba extenderse más allá del ala opuesta romana, pero la táctica del almirante cartaginés consistía en embestir la compacta formación romana con las dos filas centrales de su flota; mientras, las dos escuadras que ocupaban los extremos debían virar para embestir a los buques enemigos por el costado en la típica maniobra del *periplous* para evitar que usaran el *corvus*. Sin embargo, los buques de las dos filas centrales cartaginesas navegaban con demasiado espacio entre ellos, lo que aprovecharon los romanos para atacarlos directamente. Ante tal embestida, las naves púnicas viraron y se dieron a la fuga, perseguidas por las dos divisiones comandadas por los líderes romanos.

La velocidad que imprimieron sus remeros para dar alcance a los cartagineses separó mucho ambos contingentes de la tercera y cuarta división. Era una trampa. El almirante púnico ordenó a las naves de sus dos filas centrales que dejaran de simular la retirada y se volvieran para presentar batalla, mientras las alas de la Armada cartaginesa habían sobrepasado a las divisiones de los cónsules y ahora podían virar para atacarlas por el costado, tras romper la formación romana. La batalla parecía seguir el guion cartaginés y se desarrollaba en tres frentes separados, donde el ala derecha cartaginesa combatía contra la cuarta división romana, mientras el ala izquierda hacía lo propio con la tercera. Sin embargo, los cartagineses aún no habían encontrado un remedio eficaz al *corvus* y eso decantaría la batalla. Las divisiones de los cónsules no tardaron en derrotar a las dos escuadras centrales cartaginesas y rápidamente volvieron, separándose para apoyar a sus restantes

contingentes que pasaban por serios apuros. Superados en número, los barcos de las alas cartaginesas tuvieron que retirarse. Ya nadie podía impedir que los romanos alcanzaran el norte de África.

Los almirantes púnicos debían haber aprendido ya que la contramedida más obvia para enfrentar al *corvus* romano pasaba por embarcar un mayor número de infantes de Marina capaces de resistir el asalto de los soldados romanos. Sin embargo, no lo hicieron, y siguieron aferrándose a las tradicionales tácticas de combate naval diseñadas para la embestida. De hecho, se menciona la captura de naves púnicas con toda su tripulación, lo que parece afirmar que ni siquiera presentaron batalla una vez fueron abordados, por lo que no parecían haber tratado de desarrollar ningún arma o táctica para evitar el invento romano, ante el cual demostraron siempre gran temor, pues también se menciona la cautela con la que las embarcaciones cartaginesas trataban de embestir a sus oponentes para evitar ser atrapadas.

El ejército romano desembarcó en una playa cercana a la ciudad de Áspide, al sur del cabo de Bon. Las naves quedaron varadas, construyeron una empalizada y una trinchera para protegerlas, logrando apoderarse de la plaza en poco tiempo. Cuando consiguieron afianzar su posición, se dedicaron a saquear el territorio, obteniendo un enorme botín que incluía 20 000 esclavos, mientras esperaban instrucciones desde Roma. Los años siguientes mostraron la superioridad de las legiones romanas en la batalla de Adis, hasta el punto de que el Senado ordenara a Manlio regresar con sus tropas y la mayor parte de la flota en el 256 a. C., toda vez que parecía suficiente dejar allí tan solo 40 naves y un ejército consular a cargo de Régulo para acabar la tarea. Cartago trató varias veces de solicitar la paz, pero sus embajadores nunca fueron escuchados, pues nada como la victoria total podía conferir a quien perseguía el triunfo y la fama imperecedera.

Entonces, y contra todo pronóstico, los cartagineses lograron rehacerse y derrotaron a las legiones romanas en la batalla de Túnez (255 a. C.). Régulo salvaría la vida, pero fue capturado, y la mayor parte de su ejército, aniquilado. Solo era el principio. La flota púnica se propuso cortar las comunicaciones entre los supervivientes del ejército romano y su base, logrando restablecer la supremacía naval cartaginesa en aquellas aguas. Para cuando el

Senado romano se enteró de lo sucedido, quiso reaccionar enviando una nueva flota de 350 naves para rescatar a sus legionarios supervivientes atrapados en territorio enemigo. Enterados los cartagineses, repararon los barcos que les quedaban y construyeron otros nuevos hasta formar una flota de 200 navíos, pero se decidió que no navegaran a Sicilia para tratar de detener la expedición romana, sino que se mantuvieron en la costa africana esperando al enemigo.

En el verano del 255 a. C., los cónsules Servio Fulvio Paetino Nobilior y Marco Emilio Paulo rodearon Sicilia, tomaron la pequeña isla de Cossyra (cerca de Malta) y continuaron hacia la costa africana. Cerca del cabo Bon se encontraron con la escuadra púnica, logrando derrotarla y capturar 114 de sus buques y auxiliar a sus camaradas, que les esperaban en la costa líbica. Sin embargo, los elementos se revelarían como aún más peligrosos que sus enemigos y una gran tormenta destruyó casi toda la Armada romana cerca de Camarina en el momento en que intentaba atemorizar a las poblaciones procartaginesas de la costa suroccidental de Sicilia. Solo 80 de las naves que iniciaron la campaña lograron regresar, pereciendo decenas de miles de tripulantes y soldados cuando la fuerte galerna lanzó sus naves contra los escarpados acantilados de la costa. Se considera esta como la mayor pérdida de vidas en un mismo naufragio de la historia de la navegación.

La guerra estaba aún lejos de concluir, y en el 254 a. C., Roma aprestó una nueva flota de 170 naves para mantenerse en liza. No obstante, la mayoría de marineros experimentados había perecido en el anterior desastre y sus sustitutos debían recibir adiestramiento antes de enfrentarse a los púnicos, por lo que la flota romana decidió evitar cualquier combate con sus enemigos, salvo por el apoyo prestado en la toma de Palermo. Poco después trataron de sitiar Lilibeo, pero fueron rechazados y se dirigieron a saquear el golfo de Gabes, llegando algunas de sus naves a encallar en la isla de Djerba. Tuvieron que esperar a la subida de la marea para regresar con un enorme botín, pues su objetivo consistía en evitar que sus enemigos enviaran nuevos refuerzos a Sicilia. En ese momento, se diría que los romanos habían ofendido de algún modo a Neptuno, pues una nueva tormenta les hizo perder hasta 27 naves en el cabo Palinuro, destruidas tras ser arrojadas a la costa rocosa

cuando regresaban a la *Urbs*.

Roma aún controlaba toda la isla y mantenía su superioridad en el mar gracias a sus recursos, por lo que Cartago terminó solicitando la paz en el 250 a. C., agotada por el esfuerzo de tan largo conflicto. Se envió una embajada a Roma, en la que aprovecharían para liberar a Régulo, esperando que los términos fueran favorables, ya que este se había comprometido a ser ejecutado de lo contrario. Sin embargo, era una trampa. Una vez ante el Senado, el antiguo cónsul lanzó un discurso apasionado que sorprendió a los embajadores, arengando a sus conciudadanos para continuar la guerra hasta que Cartago fuera completamente aniquilada. Tal demostración de fervor patriótico consiguió que los senadores votaron a favor de tal disposición, pero, cumpliendo su palabra, Régulo regresó con los embajadores púnicos y fue sentenciado a muerte.

En el 249 a. C., Roma construiría una nueva flota de 243 navíos que puso en manos Publio Claudio Pulcro y Lucio Junio Pulo, quienes decidieron abandonar el sitio de la fortaleza púnica de Lilibeo (prácticamente el único lugar que aún controlaban en la isla, junto con Drépano, en la costa occidental) y utilizar todas las naves disponibles para atacar por sorpresa a la Armada enemiga, que se encontraba 32 km al norte, en Drépano. Durante el bloqueo de Lilibeo llegaron a hundir hasta quince naves cargadas de rocas para cerrar la bocana del puerto, pero una pequeña flota cartaginesa de 50 navíos logró superar las líneas romanas para desembarcar en el puerto 10 000 soldados de refresco sin que sus enemigos pudieran impedirlo. Y poco después, volvieron a escabullirse en plena noche para alcanzar Drépano.

Durante el sitio de Lilibeo se produjo también un episodio digno de mención. Un capitán de la flota cartaginesa llamado Aníbal el Rodio se ofreció para actuar de enlace entre Lilibeo y Drépano aprovechando las excepcionales cualidades de su quinquerreme para transmitir información. La velocidad y maniobrabilidad que esta era capaz de alcanzar, en combinación con la pericia de aquel personaje, dejaron atónitos a los romanos, que una y otra vez eran incapaces de impedir su paso. Finalmente, los romanos decidieron colocar sus 10 embarcaciones más veloces, con sus mejores dotaciones, en dos grupos a ambos lados de la bocana del puerto

para interceptarlo, pero Aníbal no solo fue capaz de evitarlas, sino también el resto de la flota romana que participaba en el bloqueo. Y no fue el único; otras naves cartaginesas lograron también burlar la vigilancia gracias a su pericia sin demasiado esfuerzo. Solo cuando los romanos lograron capturar por fin una de estas naves la emplearon para dar caza al rodio con éxito cuando trataba de salir del puerto una vez más.

Los romanos nunca intentaron embestir su nave, sino atraparla, de forma que más tarde se convertiría en modelo para una nueva generación de quinquerremes romanos que esta vez sí igualarían en prestaciones y velocidad a los de sus enemigos. Es más, sabemos que los nuevos modelos redujeron su peso con respecto a los tradicionales, y esto pudo deberse a la ausencia de las láminas de plomo con alquitrán que las naves de guerra llevaban instaladas en sus costados. Este elemento no se utilizaba tanto para reducir el impacto de las embestidas en el casco como para mejorar su impermeabilidad en caso de tener que permanecer en el agua durante largos periodos de tiempo, y precisamente su ausencia pudo ser el motivo por el cual la nave de Aníbal era más veloz que las de sus oponentes. De hecho, los mercantes no necesitaban utilizarlas, y dado que Aníbal era un particular al servicio de Cartago, bien pudo haberse dedicado al tráfico mercantil en algún momento previo para darse cuenta de lo que debía hacer con su nave para hacerla más veloz.

En vista de la situación, las naves romanas de Pulcro partieron de noche para sitiar Drépano por sorpresa, navegando formadas en línea y cerca de la costa, pero esta maniobra resultaba demasiado complicada en medio de la oscuridad, y la Armada avanzó más lentamente de lo esperado. Necesitaba alcanzar Drépano antes de que la flota cartaginesa de 100 buques tratara de reaccionar, y disponía de informes que alertaban de una tercera escuadra de 70 naves púnicas que se aproximaba para reforzarla. Al alba y ya cerca de Drépano, la flota romana se encontraba dispersa a lo largo de una enorme extensión. Pulcro había decidido actuar rápidamente con sus propias naves (120) sin esperar el apoyo de las 123 embarcaciones asignadas a Pulo. Alertada la flota púnica amarrada en la ciudad, las naves se aprestaron a toda velocidad para ganar el mar antes de que los romanos lograran bloquear el puerto, de forma

que las naves de Pulcro comenzaron a entrar en el puerto por su parte más meridional, mientras los púnicos lo abandonaban por la parte septentrional, ya que la bocana era muy amplia. Su táctica había fallado, pero el cónsul ordenó a las naves de vanguardia que persiguieran a sus enemigos, mientras trataba de formar una línea ordenada con el resto junto a la costa, pero estaban tan dispersas que la maniobra comenzó a ejecutarse lentamente, permitiendo que la escuadra púnica se alineara para embestir con sus espolones. La batalla de Drépano se convirtió en la mayor derrota naval romana en lo que llevaban de conflicto y le devolvió a Cartago el control del mar, pero por poco tiempo. En Roma achacaron la pérdida de 100 naves a la mala actitud de Pulcro, quien en su arrogancia había ignorado un mal presagio. La víspera de la batalla, los pollos sagrados se habían negado a comer de manera que el cónsul decidió arrojarlos al mar exclamando: «Entonces que beban, dado que se niegan a comer». Nada nos dicen las fuentes sobre que el *corvus* se mantuviera activo en este momento, aunque podemos inferirlo a partir de los relatos existentes. Muchas de las naves romanas fueron capturadas, no solo hundidas, y sabemos que los buques cartagineses habían embarcado esta vez a los mejores de entre sus soldados, por lo que debieron ser capaces no solo de resistir a los romanos que trataron de abordarlos, sino también de superarlos hasta apoderarse de las naves enemigas que, de otro modo, habrían sido hundidas a la manera tradicional.

El elevado coste que suponía la construcción de estas poderosas naves disuadió al Senado para volver a invertir sus fondos tan a la ligera, y decidió confiar el éxito final de la guerra a sus ejércitos terrestres. Tan solo formó una flota con las naves supervivientes, destinada a mantener abiertas las comunicaciones con la península itálica para obtener recursos y tropas de refuerzo. Controlando el mar, Cartago era capaz de abastecer sus bases sin la intromisión romana, por lo que la guerra podía prolongarse indefinidamente si lograba resistir, pero el tiempo jugaba contra los púnicos, cuyo erario se encontraba ya mucho más mermado que las arcas romanas para mantener la situación. Los dirigentes púnicos comenzaron a polarizarse en torno a dos bandos enfrentados por sus intereses políticos y estratégicos opuestos: uno liderado por Amílcar Barca (decidido a continuar la guerra) y otro por Hannón el Grande (que

abogaba por una solución pactada).

Lucio Junio Pulo puso sitio a Erice y Drépano (la actual Trapani), pero la flota púnica expulsó a las naves romanas en dirección a Camarina, que apenas sumaban 90 navíos, insuficientes para hacerle frente. Una vez más, la superior pericia marinera cartaginesa quedó de manifiesto cuando abandonó la persecución repentinamente. Pulo no daba crédito, hasta que se percató de que sus naves se dirigían hacia una enorme tormenta que acabó con la mayoría de ellas sin que sus enemigos hicieran otra cosa que esperar. Tan solo 20 de las embarcaciones romanas sobrevivieron esta vez, apenas el 10 por ciento de las que pusieron en liza ese mismo año, pero los púnicos no supieron o no pudieron aprovecharse de ello para revertir el curso de la guerra.

En el 247 a. C., Roma envió a sus dos nuevos cónsules, M. Otacilio Craso y M. Fabio Licinio, quienes iniciaron el cerco de Lilibeo y Drépano, mientras que Cartago destituyó a sus generales en la isla para entregar el mando único a una figura bien recordada por sus enemigos, Amílcar Barca, padre de Aníbal, quien fue capaz de contener el avance romano durante tres años, sin sufrir nunca una derrota en el campo de batalla. Al mando del ejército y la flota, Amílcar era consciente de que solo contaba con las dos fortalezas mencionadas, y algunos enclaves costeros menores en sus cercanías, que no podía perder si quería impedir que Roma se apoderara de toda la isla. Dado que una victoria terrestre era impensable, solo le restaba incrementar su fuerza naval para tener alguna opción. Ello le permitiría dominar las aguas sicilianas y amenazar las ciudades portuarias romanas hasta Campania.

La flota cartaginesa navegó desde el norte de Sicilia hacia los territorios de Locris y Rhegium, causando estragos. Su siguiente objetivo fue Panormo (actual Palermo), donde desembarcó a sus tropas con la intención de conquistarla. El resto de la Armada recibió órdenes de continuar sus incursiones en la costa itálica (Lócride o Brutio) y la parte oriental de Sicilia (Messina, Catania, etc.) para asegurar el control del estrecho. El ataque a la península no solo devolvía a los romanos su desembarco en África, sino que pretendía sondear el compromiso de los aliados romanos y cortar las comunicaciones con la isla también por tierra, al mismo tiempo que obtenía botín para sufragar la guerra sin debilitar aún más las

arcas de Cartago. El ejército púnico estaba principalmente compuesto por mercenarios, de manera que, si los pagos se retrasaban y estos se rebelaban, la guerra acabaría de forma anticipada.

Los romanos habían entregado el control del mar, pero la victoria no se lograría sin imponerse a las legiones en tierra. Para mejorar esa faceta del ejército cartaginés, Amílcar redujo los efectivos innecesarios de la flota y los convirtió en infantería para multiplicar los frentes donde los romanos debían prestar atención. Sin embargo, la pequeña flota que aún mantenían los romanos logró no solo desembarcar refuerzos en Sicilia, sino también realizar pequeños ataques en la propia costa líbica. Ante la posibilidad de perder Erice y Drépano, las tropas de Amílcar se vieron cercadas en Sicilia, donde el general cartaginés decidió concentrarlas para evitar la pérdida de sus últimas plazas, llegando incluso a ordenar el cese de las razias marítimas en la costa italiana para emplear esos efectivos en la defensa. Sin embargo, parte de la flota fue repatriada por órdenes de los sufetes, quizá por considerarla innecesaria sin la presencia de naves romanas a las que enfrentar o para reducir el enorme coste de su mantenimiento. Amílcar elaboró un ambicioso plan táctico que requería de una enorme coordinación. Sus tropas abandonarían la posición de Hercte durante la noche, en dirección a la bahía de Capella. Allí el ejército sería embarcado sigilosamente y las naves pondrían rumbo norte hacia Drépano para desembarcar de nuevo en Cala Bonagia, justo en la retaguardia del ejército sitiador enemigo. Una vez allí, el ataque se concentraría en recuperar la posición de Erice para después atacar al resto de tropas romanas de la zona si estas no se retiraban.

La campaña había llegado a un punto de equilibrio. Los años pasaban, y lo que para Roma tenía que haber sido una campaña rápida y sin demasiados incidentes, se estaba convirtiendo en una guerra sin fin. En el 245 a. C., el Senado comprendió que necesitaban una nueva flota que disputara a Amílcar el dominio del mar. La imposibilidad de tentar al general enemigo a la batalla campal solo dejaba una opción: deshacerse de las naves púnicas para bloquear las fortalezas que Cartago aún mantenía en la isla y rendirlas por hambre.

La guerra estaba agotando rápidamente las reservas humanas y

financiares romanas, por lo que emplear los recursos restantes en la creación de una flota era un riesgo. Con ella podían obtener la victoria, pero si era derrotada o destruida por la climatología adversa, Roma ya no podría mantener por más tiempo la contienda, y acabaría pidiendo la paz en condiciones desfavorables. La guerra no había reportado beneficios a Roma durante los últimos años, por lo que solo fue posible financiar la flota a través de las aportaciones privadas. Uno o varios ciudadanos se unieron para afrontar el coste de un quinquerreme hasta lograr la construcción de 200 embarcaciones, probablemente con la esperanza de recuperar la inversión si todo salía bien. Por su parte, Cartago también se encontraba agotada financieramente. Su moneda se devaluó al menos en un 33 por ciento y parece que llegó a pedir un préstamo de 2000 talentos a Ptolomeo de Egipto, pero el faraón rehusó concederlo para permanecer neutral.

Cayo Lutacio Cátulo recibió el mando de las 200 naves, y se esmeró en adiestrar sin descanso a sus marineros para contrarrestar la pericia púnica. No podía permitirse perder su flota o la guerra acabaría. Pronto puso rumbo a Sicilia, donde Amílcar descubrió que no contaba con buques suficientes para hacerle frente en el mar y ordenó a su flota retirarse, dejando vía libre a los romanos. Lutacio consiguió apoderarse del puerto de Drépano, pero aún restaba tomar la plaza, y debía hacerlo con rapidez, antes de que la flota cartaginesa regresara con refuerzos. Sin embargo, los tripulantes de las nuevas naves cartaginesas aprestadas con urgencia carecían de la experiencia que tradicionalmente atesoraban. Para contrarrestar esa desventaja, Amílcar decidió embarcar en ellas a sus más veteranos soldados, pero solo podría hacerlo si sus barcos superaban el bloqueo romano en Drépano.

La operación serviría también para abastecer a los ya necesitados defensores, así como recoger al propio Amílcar, que ejercería como comandante de la flota. El éxito pasaba por evitar, hasta ese momento, el combate con los buques romanos, pero Lutacio estaba al tanto de sus intenciones. Cuando las 250 naves cartaginesas fueron avistadas cerca de la isla de Lipari, el cónsul romano intentó forzar el combate naval antes de que pudieran contactar con Amílcar. En el 241 a. C., la flota cartaginesa comandada por Hannón se había hecho a la mar en unas

condiciones climatológicas pésimas, quizá pensando que sus enemigos no se atreverían a interceptarlos por miedo a perder sus naves, pero los romanos sorprendieron a sus rivales capeando el temporal sin dificultad. Lutacio dirigió las proas de sus naves directamente hacia los púnicos, cuyas embarcaciones no podrían escapar debido al exceso de carga que transportaban para abastecer a sus tropas en Drépano, y comenzó la masacre. La batalla de las islas Egadas supuso la mayor derrota naval sufrida por la Armada cartaginesa frente a sus enemigos. Perdieron 50 naves y otras 70 fueron capturadas, junto con 10 000 prisioneros, mientras el resto huyó a Cartago. El almirante púnico consiguió escapar y se dirigió a Cartago, donde se le condenó a morir en la cruz. Por su parte, Lutacio perdió 80 naves en la refriega, pero las compensó con las que había logrado capturar. Sin suministros, las guarniciones púnicas en la isla se rindieron ya sin esperanzas de obtener la victoria final. Los púnicos habían perdido más de 450 naves en el curso de la guerra y únicamente en combate frente a sus enemigos, mientras que los romanos tan solo habían perdido unas 200 a manos de los cartagineses, ya que las 400 embarcaciones adicionales se hundieron debido a las tormentas.

Cartago dejó en manos de Amílcar la decisión de poner fin a la guerra. El general aún se encontraba en la isla, era el mejor posicionado para conocer las posibilidades que aún pudieran existir y su ciudad apoyaría cualquier resolución. En realidad, solo existía una opción viable, buscar la paz, pero no estaba dispuesto a pedirla sin condiciones. Su prestigio era aún elevado, a pesar de su delicada posición militar, y su ejército nunca había sido derrotado. Estableció que únicamente firmaría la paz si se permitía abandonar la isla a todo el ejército cartaginés con sus armas. Lutacio, deseoso de acabar por fin una guerra que parecía interminable y de obtener el reconocimiento debido como vencedor, aceptó los términos, y Amílcar embarcó a sus tropas de regreso a África sin saber que jamás regresaría a Sicilia.

La paz firmada se conoce como el Tratado de Lutacio (241 a. C.), y en sus condiciones quedaba patente la reciente victoria naval romana que había decantado el signo de la guerra, permitiendo a los itálicos partir con ventaja en las negociaciones. Se estipulaba que Cartago debía abandonar Sicilia y las islas cercanas (Lipari, las

Egadas, Lampedusa, Malta, etc.), devolver a los prisioneros sin pedir rescate alguno y pagar un elevado coste para recuperar a sus propios reos. En el futuro, Cartago debía respetar a Siracusa y sus aliados, así como dar una indemnización de guerra que ascendía a 1200 talentos de plata en una primera entrega y otros 2000 en diez pagos anuales a lo largo de 20 años. Ambas partes quedaban comprometidas a no atacar a los aliados de la otra, ni reclutar soldados, levantar edificios o cobrar tributos en dichos territorios. Claramente, Roma salía fortalecida del envite, algo crucial para los acontecimientos que posteriormente afectarían a ambas potencias. Por su parte, Cartago perdió su dominio marítimo en el Mediterráneo occidental, así como importantes territorios, y necesitaba fondos para pagar la indemnización. Sicilia se convertiría en la primera provincia romana fuera de la península itálica y su principal productora de grano durante siglos, así como un importante espacio comercial y estratégico para el control naval del Mediterráneo. Al menos, Cartago mantuvo sus posesiones en Córcega y Cerdeña, aunque no por mucho tiempo, y solo la posterior conquista de Hispania le permitió recuperarse de esta crisis mucho más tarde.

Roma sustrajo una inmensa deuda con la contribución que su Armada había realizado para conseguir la victoria final. Sus naves lograron el dominio de los mares frente a la mayor potencia naval del Mediterráneo occidental, garantizando no solo el paso seguro a través de los estrechos, sino también la capacidad de asediar y conquistar las ciudades costeras enemigas. A medida que la guerra progresaba, la Armada hizo posible el traslado de tropas y el control sobre territorios estratégicos como Cerdeña, Córcega, Malta o la propia Sicilia, incluso posibilitando el desembarco de efectivos en el norte de África, lo que puso a Cartago en una situación desesperada. La mera presencia de la flota infundió coraje y determinación en las legiones romanas, y los periodos en que fue descuidada pusieron en serios apuros a las tropas en tierra.

La guerra de los Mercenarios (241-238 a. C.)

Cartago tuvo que aceptar todos términos del Tratado de Lutacio, ya que no estaba en condiciones de iniciar un nuevo conflicto, y las arcas públicas quedaron esquilmadas, lo que propició la sublevación

de los mercenarios contratados por la ciudad, que requerían el pago por sus servicios tras años de guerra. Ante la imposibilidad de hacer frente a la cuantía necesaria, se avecinaba un nuevo conflicto en tierras africanas, pues los mercenarios enviaron a Roma una embajada solicitando su apoyo y participación en el conflicto. Sin embargo, sorprendentemente el Senado romano decidió hacer honor a los pactos recién firmados y no solo declinó la invitación, sino que permitió a los púnicos reclutar mercenarios en los territorios de sus aliados (como Liguria o Tarento) y envió un cargamento de grano a Cartago junto con los prisioneros liberados que aún custodiaba, sin exigir rescate alguno.

Parece difícil comprender los motivos que impulsaron a los romanos para no aprovechar esta oportunidad y acabar definitivamente con Cartago, pero el Senado sabía muy bien que la destrucción de Cartago impediría el cobro de las indemnizaciones futuras. Roma pretendía congraciarse con su antigua enemiga y normalizar las relaciones, presentándose como una potencia justa y honorable. Además, ya se encontraba inmersa en otros conflictos que debía atender con mayor urgencia. Sin embargo, de algún modo sacaría rédito adicional de la delicada situación por la que pasaban los púnicos, y decidió apoderarse de Cerdeña. La isla se encontraba en una posición envidiable no solo desde el punto de vista comercial, sino también estratégico, muy próxima al territorio peninsular itálico y a la propia Roma. No solo eso, los romanos temían que Amílcar pudiera convertir las islas en una base de operaciones desde la cual amenazarlos y recuperar Sicilia. La flota romana se presentó allí como liberadora de la población local frente a la injerencia cartaginesa, aumentando así el poder de la República romana.

Nada pudieron hacer para evitarlo las tropas púnicas presentes en aquellos territorios, menos aún sin el apoyo de su flota, y tampoco Cartago tenía capacidad para actuar con el peligro que representaban los mercenarios rebeldes tan cerca de la capital. De hecho, los mercenarios que custodiaban las fortalezas cartaginesas en las islas decidieron seguir el ejemplo de sus compañeros y se rebelaron en el 239 a. C. Cartago envió una flota a cargo de Hannón, pero sus tropas desertaron nada más arribar a la Cerdeña, uniéndose a los insurrectos. Sin oposición, los mercenarios

asesinaron a todos los cartagineses que permanecían en la isla y Hannón fue crucificado por su incompetencia en la capital. Los sufetes mantenían así su tradicional línea dura frente a los fracasos de sus generales. Sin embargo, los mercenarios terminaron por enfrentarse a la población autóctona y, finalmente, fueron expulsados. Sabemos que acabaron en la península itálica, pero no su número o su destino. Al menos, parece que entraron en contacto con Roma para aconsejar su intervención en las islas, pero en este momento el Senado decidió rechazar esa posibilidad.

Parece que fue en el preciso momento en que Cartago logró dominar la rebelión en África cuando los romanos se apresuraron a actuar, informados de que los púnicos estaban preparando una expedición para recuperar las islas. Cartago envió una embajada a Roma para protestar por la violación de los términos estipulados en el Tratado de Lutacio, y el Senado le acusó querer emplear el contingente que había preparado para enviarlo a la isla contra los propios romanos; cuando, en realidad, lo que pretendía era castigar a los mercenarios que se habían sublevado y que ahora se encontraban en Italia. No había nada que hacer. Su flota era capaz de vigilar la costa africana, transportar tropas y suministros, pero no era lo suficientemente fuerte como para enfrentar a los romanos en otra batalla marítima. Los cartagineses solo podrían alcanzar Cerdeña si vencían primero a la flota romana, y siempre existía el peligro de un nuevo ataque en el territorio africano que, ahora sí, culminaría con la destrucción de la capital.

Los romanos aprovecharon la debilidad cartaginesa, pues eran conscientes de que la lucha contra los mercenarios en África había terminado por vaciar lo poco que quedaba en las arcas púnicas tras pagar las indemnizaciones de guerra que debían a los romanos, impidiéndoles construir naves con las que iniciar un nuevo conflicto. Como resultado, Córcega acabó también en manos de los romanos, que poco después extendieron sus dominios al litoral de Liguria y parte del litoral galo entre 240-237 a. C. Los púnicos tuvieron que firmar un nuevo acuerdo de paz (238 a. C.) en el que se les obligaba a pagar otros 1200 talentos de plata por los gastos de la expedición romana y perdía el control de ambas islas. Quizá Roma no era consciente, en ese momento, de que quien siembra vientos recoge tempestades, y que las duras condiciones que los

cartagineses se habían visto obligados a aceptar tras la Primera Guerra Púnica prendieron la llama del odio que permanecería viva en su población hasta que pudo materializarse años más tarde de una forma devastadora.

Roma transmarina

La Primera Guerra Púnica no condujo automáticamente a la segunda. Y cuando comenzó, los contendientes no podían imaginar el profundo efecto que tendría sobre el equilibrio de poder en el Mediterráneo occidental. Pero, antes de que Aníbal sembrara el terror en la península itálica, aún sucederían importantes acontecimientos en el mar. Tras la guerra siciliana, Roma había obtenido el control sobre el Mediterráneo occidental, pero el Adriático se mantenía aún como un entorno estratégico vital cuyo dominio no se lograría sin disputa.

A partir del 230 a. C., los romanos obtuvieron el control sobre el valle del río Po, y comenzaron a establecer vínculos comerciales marítimos con diversas ciudades costeras griegas al otro lado del mar. No pasaría mucho tiempo hasta que sus intereses entraran en contacto con uno de los reinos que habían hecho del Adriático su principal forma de vida y desarrollo, Iliria. Los piratas ilirios actuaban allí con total impunidad ante la imposibilidad manifiesta de los reinos helenos para impedirlo, y solo tras vencer a la reina Teuta los romanos lograron no solo apoderarse de Iliria (228 a. C.), sino también del Adriático, y con ello sentaron las bases para la posterior conquista de Grecia. Los 100 lembos de los piratas ilirios poco pudieron hacer por evitarlo frente a la enorme flota de 200 buques militares romanos, de forma que ya todos los mares que rodeaban la península itálica se contaban entre sus dominios. Cneo Fulvio Centumalo fue honrado con un triunfo naval, el único que conocemos después de la Primera Guerra Púnica.

Los embajadores romanos se presentaron ante los representantes de la Liga Aquea y Etolia, Atenas y Corinto para justificar estas operaciones como un «servicio» a los griegos, pues su intervención propició la seguridad de la navegación en el Adriático y, con ella, la reactivación del comercio. Poco después, la flota romana volvería a ser desplegada como apoyo a las operaciones terrestres contra la amenaza de los galos, que culminaría con la anexión de la Galia

Cisalpina. Sin embargo, Roma concentró gran parte de sus tropas en Sicilia y Tarento, probablemente como precaución ante la posibilidad de que los cartagineses aprovecharan la oportunidad para disputarles su soberanía en la isla. En realidad, no tenemos noticia de actividad por parte de la flota púnica con esta finalidad, aunque no podemos descartar que los romanos recibieran informes que así lo aseguraban, y su rápida reacción sirvió para impedir males mayores mientras Roma se concentraba en derrotar a los galos en el norte.

Durante estos años, muchos autores han argumentado que Cartago decidió conscientemente reducir el gasto militar en la Armada ante la aparente imposibilidad de recuperar el control del mar frente a las naves romanas. Precisamente, las operaciones destinadas a controlar los enormes territorios y recursos que ofrecía Hispania no requerían la acción de una poderosa flota, y apenas fueron necesarias algunas naves para el cruce de las tropas cartaginesas a través del estrecho de Gibraltar. Es más, se argumenta que la construcción de nuevos buques sin duda habría suscitado la alarma del Senado romano y con ella habrían llegado acciones en represalia antes de que Cartago estuviera en disposición de aceptar su desafío. Sin embargo, ante un más que probable reinicio de las hostilidades, los púnicos emplearon bien estos años preparando no solo su flota, sino también su ejército y las bases necesarias para asegurar los recursos que sin duda serían vitales ante un nuevo enfrentamiento. En realidad, el cambio más importante se produjo en su propia mentalidad, pues quedaba claro que una guerra abierta en el mar ofrecería pocas probabilidades de éxito. Era necesario evitarla, pero no lo era menos la necesidad de contar con naves suficientes si llegaba el caso. Es más, no faltarían tentativas en forma de batallas navales, cuya finalidad consistía en sondear la verdadera capacidad naval romana durante el conflicto y comprobar si era posible superarla.

La Segunda Guerra Púnica (218-201 a. C.)

Cartago había quedado diezmada económica y militarmente tras su derrota en la Primera Guerra Púnica, ya que los esfuerzos y recursos empleados superaron con creces lo esperado, y a ello habría que sumar las reparaciones de guerra que debía pagar a Roma. Es más, la pérdida de Sicilia, Córcega y Cerdeña supuso un enorme descenso en sus ingresos, afectando a las redes de comercio internacional a partir de las cuales se había enriquecido en el pasado. Ni tan siquiera era posible garantizar ya la seguridad de sus buques mercantes en el Mediterráneo occidental, pues los romanos podían atacarlos impunemente en cualquier momento, y su presencia en Sicilia inquietaba enormemente a la población por su cercanía a la costa norteafricana. La única opción para recuperar, al menos, parte de su antigua influencia pasaba necesariamente por encontrar nuevas fuentes de recursos y mercados que no entraran en conflicto inmediato con los intereses romanos. Ese fue el motivo por el cual los Bárcidas, liderados por Amílcar Barca, dirigieron sus miras a Hispania.

Los acontecimientos que rodearon el transcurso y desenlace de la Segunda Guerra Púnica son bien conocidos. Por ese motivo tan solo nos detendremos aquí en las operaciones que involucraron a las Armadas púnica y romana de un modo u otro, siempre teniendo en cuanta que los conflictos directos en el mar nunca alcanzaron la misma trascendencia que en la guerra precedente. Ahora el Mediterráneo occidental se encontraba bajo control de las flotas romanas, y arrebatárselo no parecía una tarea fácil en la que apostar los recursos que tanto esfuerzo le habían costado recuperar a Cartago, por lo que la iniciativa en la contienda recayó siempre en las luchas que sostuvieron ambos ejércitos. De hecho, no contamos con menciones a grandes batallas navales en este momento. Sin embargo, la historia naval no solo alcanza este tipo de acciones, sino mucho más, ya que permite una enorme capacidad de planteamientos tácticos y estratégicos gracias al transporte de tropas, envío de suministros, la posibilidad de atacar cualquier territorio enemigo e, incluso, servir a la diplomacia o como medida de presión. En el mar, las flotas actuaron también para obtener y asegurar el control sobre determinados sectores estratégicos, la

defensa o intervención en costas, puertos y cursos fluviales, etc., dando apoyo a los ejércitos de tierra hasta convertirse en un elemento decisivo para el transcurso de la guerra.

La península ibérica no era una región desconocida para los púnicos, pues sus costas albergaban multitud de asentamientos fenicios que, en casos como el de Gadir, eran tan antiguos como la propia Cartago. De hecho, los púnicos llevaban siglos contratando mercenarios iberos, lusitanos, etc., en aquellas regiones, lo que evidencia la existencia de relaciones políticas y económicas desde antaño. Nunca había existido la necesidad de ejercer allí una influencia directa a través del control territorial, hasta que la derrota frente a los romanos hizo necesario incrementar el flujo de los ricos recursos humanos y materiales que esta disponía hacia la capital púnica. Es más, esta iniciativa no vulneraba el tratado de paz firmado con Roma, por lo que no era necesario temer ninguna represalia al respecto, al menos no inmediatamente.

Ese fue el motivo principal por el cual Amílcar Barca decidió trasladarse allí liderando un poderoso ejército, acompañado por sus tres hijos (entre los que se encontraba el joven Aníbal) y su yerno Asdrúbal como almirante de la flota. El contingente marchó hacia el oeste en dirección a Numidia, que quedó también bajo control cartaginés, y sus naves colaboraron en el traslado de las tropas a través del estrecho de Gibraltar entre el 237-236 a. C. No tardó demasiado en obtener el control del sur peninsular, logrando al mismo tiempo incrementar su ejército gracias al aporte de los pueblos aliados y conquistados que no contaban con los medios suficientes para oponerse a los cartagineses.

Fueron necesarios ocho largos años de campañas para extender y afianzar aún más su control sobre gran parte de la Hispania meridional, que sirvieron también para que los descendientes de Amílcar ganaran experiencia militar. En el 229 a. C., los territorios ocupados se extendían desde el río Betis (Guadalquivir) hasta la costa mediterránea y gran parte del litoral oriental, donde fundaron nuevos asentamientos, como Akra Leuke, establecieron alianzas con diversos pueblos nativos y explotaron sus enormes recursos minerales en Sierra Morena, Cástulo, etc. Grandes cantidades de plata, hierro y cobre fluyeron hacia Cartago contribuyendo a sufragar no solo el pago anual de las indemnizaciones a Roma, sino

también su propia recuperación económica. El éxito de la expedición no tardó en suscitar los temores del Senado, y en el 231 a. C. una embajada romana se presentó ante Amílcar afirmando que sus acciones contravenían los acuerdos alcanzados en el 348 a. C. Era necesario frenar la expansión cartaginesa en la península, pero el líder cartaginés alegó que todo respondía, precisamente, a la necesidad de cumplir con los pagos a Roma. La excusa no era demasiado consistente, toda vez que en ese momento a Cartago solo le restaba por formalizar el último de aquellos pagos, y sus beneficios excedían ampliamente el montante necesario. A pesar de ello, no eran pocos los senadores que preferían tener ocupado a un antiguo enemigo lejos de sus posesiones, por lo que, al menos de momento, no se emprendieron acciones más allá de advertencias periódicas que los cartagineses despachaban con diplomacia, incrementándose el clima de mutua desconfianza entre ambas potencias que avecinaba una nueva guerra.

Poco después (229 a. C.), sucedió un incidente clave que marcaría el devenir de los futuros acontecimientos. Con el fin de apaciguar una rebelión encabezada por los orisos, que habitaban el alto valle del Betis, Amílcar perdió la vida en una emboscada. Su yerno Asdrúbal recibió el mando del ejército cartaginés con la firme intención de continuar el proceso expansionista. En ese momento Aníbal era aún demasiado joven para suceder a su padre (debía tener entre quince y diecisiete años), pero Asdrúbal era bien conocido por su habilidad política y militar, y contaba con la experiencia y el prestigio suficientes no solo entre sus tropas, sino también ante los líderes de los pueblos peninsulares.

Asdrúbal fundó Cartago Nova (actual Cartagena) para convertirla en base de operaciones desde la cual ampliar y consolidar los territorios bajo control cartaginés, recaudar tributos, custodiar a los rehenes enviados por los pueblos bajo su dominio y dirigir la explotación de recursos, empleando el puerto para enviarlos a la capital púnica. La inquietud en Roma no hacía sino incrementarse, pero la lucha frente a los galos de la Cisalpina ocupaba todos sus esfuerzos. La intervención militar parecía inevitable, pero aún tendría que esperar y, entretanto, continuaron las acciones diplomáticas mediante la firma de un tratado personalista entre Roma y Asdrúbal (al margen de la propia

Cartago), el conocido como Tratado del Ebro (226 a. C.). El texto estipulaba como frontera entre las zonas de influencia de ambos en el río Ebro, prohibiendo a cualquiera de las partes cruzarlo en son de guerra, pero garantizando la libre actuación dentro de sus territorios. Roma quería evitar el inicio de una guerra a gran escala, al menos hasta haberse ocupado de los galos, y Asdrúbal se aseguraba libertad de acción en aquellos dominios, pero, aún más importante, consiguió tiempo. Los recursos y beneficios de Hispania no paraban de enriquecerle, aumentar sus efectivos militares y propiciar la recuperación de Cartago, mientras los romanos se desgastaban en conflictos constantes.

No obstante, el destino de los Bárcidas en Hispania parecía marcado por la desgracia, ya que solo cinco años después de la firma Asdrúbal murió apuñalado en Cartago Nova sin que las circunstancias del asesinato llegaran nunca a esclarecerse (221 a. C.). Se ha afirmado que esta muerte se debió al cumplimiento de la famosa *devotio ibérica* por parte de un ibero que trataba de vengar la muerte de su patrono, acabando con la vida de su máximo responsable. Sea como fuere, las tropas cartaginesas en la península no dudaron en proclamar como su dirigente al hijo de Amílcar, Aníbal, cuando este contaba con tan solo veintiséis años, aparentemente debido a sus increíbles virtudes como general y al respeto que le profesaban. En Cartago sabían que su nombramiento podía reavivar un conflicto con Roma que afectaría gravemente a su nueva prosperidad económica, pero la mayoría de sus dirigentes lo apoyaron, pensando que su control sobre aquellos territorios se mantendría frente a los temores que Asdrúbal había suscitado en cuanto a formar allí un reino independiente.

Aníbal se reveló pronto como digno hijo de su padre, hábil diplomático y político, mejor general y excepcional estratega que no dudó en retomar pronto la política expansionista de Amílcar en la península. En tan solo dos años anexionó el territorio de los vacceos, carpetanos y olcades que se asentaban en la zona de la meseta castellana, obteniendo aún mayores recursos, tributos y efectivos para su ya enorme y curtido ejército. Los repartos del botín generaron admiración, consolidaron lealtades y suscitaron el interés por continuar, cuando ya no existían pueblos al sur del Ebro capaces de oponerse. Aníbal personificaba el resurgir del Imperio

cartaginés tras los desastres recientes, ampliamente apoyado por los dirigentes púnicos, que reconocían en él a un declarado servidor de la ciudad. Incluso no pocos lo consideraron el perfecto catalizador del rencor, nunca olvidado, hacia Roma.

La Segunda Guerra Púnica (218-201 a. C.) se convirtió en uno de los acontecimientos bélicos más importantes de la Antigüedad Clásica. Sus causas, consecuencias y desarrollo han protagonizado debates durante milenios debido a sus enormes repercusiones en la historia del mundo occidental. No entraremos aquí en tales discusiones, pues merecen un estudio dedicado, por lo que basta recordar que el Tratado del Ebro no se diseñó, ni sus firmantes lo esperaban, para respetarse durante mucho tiempo. Su misión principal consistía en ofrecer a ambos contendientes la posibilidad de resolver sus asuntos hasta que alguno de ellos decidiera continuar su expansión a costa del otro, y la frontera que suponía el Ebro no sería capaz de detenerlos. De hecho, los galos pronto fueron derrotados por las legiones y Cartago volvía a contar con enormes recursos susceptibles de emplearse en operaciones militares, por lo que todo estaba listo. O quizá no. En realidad, Roma aún no se había recuperado del desgaste que sus últimos conflictos habían provocado y, de las dos potencias, era entonces la que menos deseos albergaba de reanudar viajas rencillas tan pronto, pero Aníbal tenía otros planes.

El asedio de Sagunto serviría como detonante del conflicto. La ciudad se encontraba 160 km al sur del Ebro, lo que nos hace pensar que el curso fluvial al cual se refería realmente el tratado fue el Júcar, situado 60 km al sur de Sagunto. De hecho, el propio Asdrúbal nunca extendió sus posesiones al norte del Júcar, sino hacia el oeste. Sea como fuere, los romanos habían firmado una alianza con la ciudad por la cual se comprometían a socorrerla en caso de necesidad, y los saguntinos habían enviado una embajada solicitándola antes el asedio cartaginés. El Senado hizo lo propio personando a sus emisarios en Cartago Nova (220-218 a. C.) para solicitar sin éxito el cese de las operaciones, ya que ni siquiera tras su posterior viaje a Cartago se atendieron sus reclamaciones al considerar el Tratado del Ebro como un pacto solo reconocido por Asdrúbal. En ese mismo momento, los romanos estaban ocupados en una nueva campaña, que preveían larga y difícil, contra

Demetrio de Faros en Iliria, por lo que Aníbal pensó que no estaban en condiciones de declarar la guerra.

La conquista de Sagunto requirió no pocos esfuerzos, pero los romanos nunca llegaron a interferir, y conocidos los hechos, tan solo se limitaron a enviar una nueva embajada, que el líder cartaginés despachó sin demasiadas contemplaciones. Nada parecía ya capaz de evitar lo que se avecinaba, y los romanos decidieron aprovechar su supremacía naval para idear una estrategia adecuada. Sus planes incluían el envío de un ejército consular al mando de Cornelio Escipión transportado por la flota hasta Tarraco para enfrentarse a Aníbal en Hispania, mientras que su colega Sempronio Longo se dirigiría con sus tropas a Sicilia para asegurar esa región estratégica y, desde allí, embarcarse con 160 naves en dirección al sur de Hispania para envolver a Aníbal en la península o directamente hacia el norte de África, amenazando así a la propia Cartago si era necesario. Consciente de la desventaja que suponía no poder embarcar a sus propios efectivos para llevar la guerra a la península itálica, Aníbal decidió alcanzar el mismo objetivo del único modo posible, por tierra, ya que las naves púnicas podían ser fácilmente interceptadas por la Armada romana.

Durante la Segunda Guerra Púnica, aunque aún no se había establecido un sistema permanente para la Marina romana, la extensión del conflicto a teatros de operaciones mucho más amplios, como Hispania, África, Italia, el Tirreno, etc., propició la creación de distintas flotas que debían operar en sectores específicos según las necesidades del conflicto o para la realización de misiones concretas. Inicialmente, el Senado reunió una flota de 160 embarcaciones para asegurar el control de Sicilia y las rutas que comunicaban el norte de África con la península itálica, así como otras 35 adicionales, junto con los buques aportados por Massalia, para actuar en las operaciones iniciales de Hispania.

La estrategia de Aníbal era tan arriesgada que pocos en Roma siquiera consideraron esta posibilidad, y si lo hicieron, nadie quiso escucharlos, pero era la única alternativa posible para Aníbal; que, de lograrlo, sin duda recuperaría el factor sorpresa que los ocho meses de asedio en Sagunto le habían obligado a perder. Aníbal había conseguido asegurar la península ibérica como fuente de recursos y efectivos, de forma que Cartago no se viera obligada a

soportar de nuevo un enorme gasto de guerra, cuya defensa recaería en su hermano Asdrúbal. Al mismo tiempo, se enviaron exploradores para reconocer la ruta y emisarios para asegurar el paso de las tropas por los territorios de los Pirineos y los Alpes. En el 218 a. C., el enorme ejército cartaginés se puso en marcha, con 70 000-90 000 soldados (iberos, celtas, cartagineses, griegos, etc.), 9000 jinetes y 37 elefantes de guerra, a los cuales esperaba sumar cuantos guerreros galos, tradicionalmente enemigos de Roma, quisieran unirse. Otro contingente de tropas parece que quedó en manos de un tal Hannón, encargado de asegurar la pacificación de los territorios situados al norte del Ebro y de mantener seguras las rutas de suministros terrestres del ejército, aunque poco sabemos de sus acciones hasta la llegada de los romanos. Su misión era trascendental, ya que Aníbal no podía contar con el apoyo de la flota púnica durante el recorrido, al menos no hasta haber asegurado algún puerto adecuado en la propia península itálica.

Existía una ruta que permitía salvar la distancia hasta el norte de la península itálica por tierra, pero esta se encontraba repleta de asentamientos costeros aliados de Roma, cuyos puertos podían emplear sus enemigos para situar sus tropas fácilmente gracias a la flota, por lo que decidió seguir otro camino situado mucho más hacia el interior. Y es que desde aquellas ciudades el Senado podía obtener constante información de sus movimientos y situación, mientras que por el itinerario del interior Aníbal podría mantener el elemento sorpresa.

Precisamente, Cornelio Escipión tuvo que retrasar su salida debido a la peligrosa insurrección de los galos ínsubros y los boios, de forma que decidió embarcar a sus tropas en dirección al delta del Ródano pensando que Aníbal aún no había cruzado los Pirineos. En ese momento contaba con 60 quinquerremes, además de numerosas naves de transporte. Estaba convencido de que, si era capaz de hacerlo, su principal objetivo sería Massalia, donde sus importantes defensas y preparativos previos bastarían para detener al cartaginés con apoyo de las legiones. Sin embargo, Aníbal había cruzado el Ródano hacía tiempo, pasando de largo sin prestar atención a Massalia, por lo que ya resultaba imposible detenerle. La situación era delicada, y Cornelio decidió enviar a su hermano Cneo con la mayor parte de su ejército a Hispania, intentando cortar sus líneas

de suministro, mientras él mismo aprovecharía la movilidad que le proporcionaba la flota para embarcar de nuevo y esperarlo en el norte de Italia.

Cneo Cornelio se dirigió con la flota a la costa norte del Levante peninsular, donde atacó varias ciudades costeras entre el Ebro y los Pirineos antes de desembarcar en Emporion. Su intención era derrotar a las tropas de Hannón en la región, y a punto estuvo de obtener una decisiva victoria si no hubiera sido por la rápida intervención de Asdrúbal. Cneo decidió retirarse tras sufrir importantes bajas, situando su base de operaciones en Tarraco, pues contaba con un excelente puerto para las comunicaciones marítimas. En realidad, Asdrúbal apenas había conseguido asegurar la huida de los supervivientes hasta el otro lado del Ebro, en cuyo camino se encontró con algunos contingentes de la Marina romana que se encontraban en tierra buscando provisiones y los atacó causándoles grandes bajas antes de obligarles a embarcar de nuevo rápidamente, pero al margen de ello decidió retornar a Cartago Nova en espera de acontecimientos.

Aníbal consiguió cruzar la Galia Cisalpina y, más tarde, los Alpes tras cinco meses de marcha tras abandonar Hispania, aun cuando las pérdidas humanas y materiales fueron enormes. Su ejército quedó reducido aproximadamente a 20 000 soldados de infantería, 6000 jinetes y unos pocos elefantes, pero había conseguido alcanzar la península itálica sin que los romanos hubieran sido capaces de evitarlo. No obstante, fue entonces cuando comenzó la verdadera hazaña del ejército púnico: derrotar a sus enemigos. Aníbal era consciente de los enormes recursos humanos y materiales que Roma era capaz de movilizar, por lo que probablemente su plan consistía en presentarse como libertador de los pueblos itálicos oprimidos por Roma, de forma que si lograba que se unieran a su causa, aumentaría sus recursos a la par que mermaría los de su enemigo. Es posible que la intención del líder cartaginés no fuera la destrucción de la capital romana, sino forzar un tratado ventajoso que permitiera a Cartago recuperar los territorios perdidos tras la Primera Guerra Púnica, de forma que Roma no volviera a representar una amenaza para sus intereses. Para lograrlo era necesario demostrar a sus futuros aliados que era capaz de imponerse a las legiones, logrando su libertad e independencia

previas a la ocupación romana, y para ello emprendió numerosas batallas en territorio itálico.

En Sicilia, los efectivos enviados desde Cartago no consiguieron imponerse a los romanos. La isla se encontraba custodiada por el pretor Marco Aemilio, pero los púnicos estaban decididos a recuperar, al menos, alguna de las bases navales que controlaron antaño. Necesitaban puertos francos para el desembarco de las tropas que debían lograr su conquista y, al mismo tiempo, utilizarlos para abrir rutas de comunicación con Aníbal en la península itálica. Su mejor opción fue la ciudad de Lilibeo, ya que su control también impediría que los romanos la utilizaran para preparar una nueva expedición militar en el norte de África. Sin embargo, la fortuna se mostraba esquiva una vez más.

Poco antes de esta operación, Cartago envió una flota de 20 quinquerremes para hostigar las costas italianas, pero una tormenta las dispersó, de forma que 9 de ellas alcanzaron Lipari, otras 8 lograron atracar al sur de ese mismo archipiélago y las 3 restantes quedaron a merced de las corrientes hasta alcanzar el estrecho de Mesina, donde Hierón II consiguió capturarlas. Tras interrogar a sus tripulantes, estos le informaron del plan cartaginés para recuperar Lilibeo, y el tirano de Siracusa decidió advertir a la guarnición romana de la ciudad. Los soldados establecieron turnos de vigilancia permanente en las torres y aprestaron sus naves con suministros para diez días, con la intención de patrullar constantemente las aguas cercanas en espera de que la flota púnica apareciera, que fue detectada poco después, cuando trataba de aproximarse en plena noche, aprovechando la luna llena. Cundió la alarma, y la ciudad se preparó rápidamente, de forma que los 35 quinquerremes enviados desde Cartago decidieron alejarse de allí para preparar sus naves y atacar al alba. No les quedaba otra opción, ya que habían perdido el factor sorpresa, y las naves romanas salieron del puerto en su busca. Finalmente, los romanos lograron imponerse, capturando 7 de las embarcaciones enemigas con 1700 tripulantes, mientras el resto conseguía escapar. Por su parte, la flota romana regresó prácticamente intacta, pues solo uno de sus buques fue embestido, pero pudo navegar.

En ese momento, la flota romana de 160 embarcaciones destinada a Sicilia se presentó sin tener conciencia de lo que allí

había sucedido, reuniéndose con las naves aportadas por Hierón II. Este informó a Sempronio de todo y se dirigieron hacia Lilibeo, excepto una escuadra, que recibió la misión de dirigirse a Malta, donde consiguió reducir a las escasas tropas cartaginesas que se encontraban en la isla. Una vez en la ciudad, Sempronio Longo vendió a los tripulantes púnicos de la expedición como esclavos en subasta pública y se dirigió con sus naves al archipiélago de las islas Lipari para capturar al resto de naves enemigas que habían arribado poco antes. Estas habían comenzado sus operaciones, atacando enclaves en la costa italiana, pero Sempronio recibió orden del Senado de regresar con la mayor parte de sus efectivos cuando se supo que Aníbal había cruzado los Alpes. Sempronio decidió dejar allí una pequeña escuadra para proteger la línea costera a cargo del legado Sexto Pomponio con 25 buques, además de otras 50 naves que entregó a Marco Aemilio para la defensa de Sicilia, y puso rumbo a la desembocadura del río Trebia con el resto de la flota. Los preparativos para la invasión de África tendrían que esperar.

Aníbal derrotó al ejército de Cornelio Escipión en la batalla de Tesino (noviembre del 218 a. C.), resultando herido su hijo Publio, más tarde conocido como Publio Cornelio Escipión el Africano, que en ese momento contaba solo con diecisiete años. Poco después, gran parte de las tribus galas asentadas al norte de la península itálica se alió con el cartaginés, incrementando su ejército hasta aproximadamente 40 000 soldados. Las legiones romanas volverían a ser derrotadas en Trebia (diciembre del 218 a. C.) y el lago Trasimeno (junio del 217 a. C.).

Una vez que la noticia de las derrotas llegó a Roma, el pánico se extendió entre la población, ya que hacía mucho tiempo que un mismo enemigo era capaz de tal hazaña, el cual, para colmo, se encontraba muy cerca de la capital. Entonces el Senado se reunió de urgencia para otorgar una magistratura excepcional, la dictadura, como medida singular acorde a la situación. El *dictator* ostentaría el máximo poder político y militar, por encima de los cónsules u otros magistrados, y dispondría de potestad ilimitada durante seis meses, al cabo de los cuales se vería obligado a dimitir si no se prorrogaba su mandato, respondiendo de sus actos ante el Senado. Para ocupar dicho cargo se eligió a Quinto Fabio Máximo, experimentado político y general que no cometería el error de subestimar a Aníbal.

Mientras, en Hispania la situación era más favorable (217 a. C.). Aníbal le había confiado a su hermano Asdrúbal una flota de 50 quinquerremes (solo 32 de ellos con toda su tripulación), 2 cuatrirremes y 5 trirremes (todos ellos tripulados), que este entregó a Himilcón, mientras él mismo decidió avanzar por tierra con sus tropas en busca de Escipión al otro lado del Ebro. Ambos contingentes debían marchar paralelamente para ofrecerse apoyo, pero el general romano decidió mantener a sus efectivos tras las murallas a la espera de que llegaran los refuerzos que le habían enviado desde Roma. Mientras tanto, puso en marcha sus 35 quinquerremes en busca de la flota púnica. Dos días más tarde, las dos naves exploradoras masaliotas con las que contaba le informaron de que se habían avistado buques enemigos fondeados en la desembocadura del Ebro. Sus tripulantes habían levantado un campamento en la orilla sin imaginar que los romanos se encontraban cerca, por lo que Escipión ordenó atacar de inmediato. Poco antes de que las naves romanas les alcanzaran, los vigías cartagineses alertaron del peligro, pero era demasiado tarde. No había posibilidad de formar a tiempo una línea de defensa en el mar, por lo que solo 10 embarcaciones lograron escapar hacia el sur o remontando el curso del río, mientras las 25 restantes fueron capturadas en una acción relámpago que tampoco Asdrúbal pudo evitar a tiempo. Según otras versiones, los cartagineses llegaron a formar para ejecutar la táctica del *diekplous*, pero los masaliotas dividieron la formación romana en dos líneas para evitarlo. Sea como fuere, Roma obtuvo rápidamente el control de las aguas peninsulares, lo que también propiciaba una mayor libertad de movimientos para sus tropas a través de todo el litoral. De haber obtenido la victoria, los cartagineses habrían podido expulsar a los romanos de Tarraco o cortar sus líneas de suministros, convirtiendo su situación en insostenible.

En ese contexto (217 a. C.), Cartago nunca más intentó disputar a sus enemigos la soberanía marítima, pero, consciente de que debía apoyar a Aníbal, se aprestó una flota de 70 naves que logró alcanzar Cerdeña y luego Pisa, donde esperaba encontrarse con el líder púnico. Sin embargo, este se encontraba entonces más cerca del Adriático, por lo que los cartagineses decidieron capturar varias embarcaciones de suministros que se encontraban en el puerto de

Cosa (Toscana), enviados desde Ostia para navegar después hacia Hispania. El Senado no podía permitir que una flota enemiga amenazara sus costas tan cerca de la capital y envió una escuadra de 120 naves al mando de Cneo Servilio. Este consiguió localizar a los buques cartagineses y comenzó su persecución, aunque se vio obligado a abandonarla cuando sus enemigos lograron alcanzar el puerto de Cartago, prueba de que los púnicos no albergaban dudas sobre la imposibilidad de superar a los romanos. Decididos a no desperdiciar la ocasión, los romanos navegaron hasta la isla de Kerkennah (golfo de Gabes), donde sus habitantes optaron por pagar para evitar el saqueo del territorio, hasta que las tropas cartaginesas los encontraron y, tras sufrir amplias pérdidas, regresaron a Lilibeo.

Aníbal se dirigió al sur, sin interés en atacar la capital romana, y solicitó a Cartago el envío de flotas hacia Hispania e Italia para asegurar el suministro de los ejércitos púnicos en ambos escenarios. Los meses siguientes se dedicó a devastar las regiones de Umbría, Piceno y Campania a la espera de que Fabio se decidiera a atacarlo sin éxito. Pero este mostraba una enorme cautela que terminó por comenzar a suscitar la oposición del pueblo romano. Dado que no era posible desposeerlo de su cargo antes de tiempo, se le entregó a Marco Minucio Rufo el mismo estatus, de forma que ostentarían el mando supremo en días alternos. Era lo que Aníbal estaba esperando, pues aprovechó el carácter impetuoso de Rufo para tenderle una trampa durante su momento de liderazgo y derrotarlo en la batalla de Geronium (217 a. C.). Solo la aparición de Fabio Máximo con sus tropas evitó un desastre que se materializaría tan solo un año más tarde con la derrota romana en la batalla de Cannas (216 a. C.), donde perecieron aproximadamente 60 000 soldados, 2 cuestores, 29 tribunos militares y 80 senadores (un 25-30 por ciento del total de sus miembros), además de 10 000 prisioneros.

En un solo día Roma había sufrido la peor derrota de su historia. Aníbal había logrado lo que ni siquiera su padre fue capaz: poner de rodillas a la todopoderosa *Urbs*. Roma aún controlaba el Mediterráneo occidental con sus flotas, pero de nada le servirían ya sin un solo soldado disponible para defender la península itálica. El líder cartaginés podía atacar Roma directamente y sin oposición, de

forma que solo fue posible formar algunas legiones de urgencia con los supervivientes de Cannas y muchas de las tripulaciones de la Armada, y reclutar proscritos, esclavos y antiguos deudores perdonados sin experiencia militar alguna para actuar en las flotas romanas. La derrota también afectó a la Armada, pues fue necesario convertir a sus tripulaciones en soldados de infantería. Más de 50 naves quedaron varadas en tierra, permitiendo que las embarcaciones púnicas volvieran a navegar sin oposición, mientras samnios, apulios, lucanos y otros muchos pueblos decidieron por fin unirse a los púnicos.

Las primeras flotas romanas se tripularon con los ciudadanos pertenecientes a la clase más baja (*proletarii*), ya que por su condición social no eran aptos para actuar en las legiones, pero igualmente se esperaba que participaran en tierra como infantería ligera, en escaramuzas o, más habitualmente, en la defensa de sus propias embarcaciones si eran abordadas. De hecho, junto con los libertos podían ser reclutados para su servicio activo en las legiones en circunstancias excepcionales. Sin embargo, esta norma se fue relajando a partir del s. II a. C. Tampoco era la primera vez; precisamente las bajas causadas por los años de lucha librada frente a las tropas de Aníbal en este momento ya obligaron a ignorarla. Es más, las exigencias navales derivadas de la Primera Guerra Púnica pusieron de manifiesto que no había efectivos suficientes entre los *proletarii* para cubrir las necesidades de la Armada, por lo que la falta de personal se cubrió gracias a la ayuda de los aliados navales. El volumen de efectivos que llegaron a aportar no hizo más que incrementarse, superando pronto el 50 por ciento de las tripulaciones en activo. Los magistrados romanos establecían la cuota que cada una de estas poblaciones debía asumir al inicio de cada campaña.

Las ciudades griegas de Sicilia se rebelaron para oponerse a los romanos, siguiendo el ejemplo de Siracusa, y Filipo V de Macedonia decidió colaborar en esta empresa, cuya actitud provocaría más tarde el estallido de la Primera Guerra Macedónica (214-205 a. C.). El tratado firmado entre ambas potencias aseguraba el apoyo mutuo contra Roma, lo que, en la práctica, suponía la apertura de un nuevo frente en el norte y el Adriático. No obstante, el Senado ya tenía conocimiento de tales acuerdos, pues sus naves habían

interceptado la embajada. Al parecer, los delegados de Filipo desembarcaron cerca de Crotona, lo que demuestra las dificultades que tenían los romanos para proteger la costa, y desde allí se dirigieron al encuentro con Aníbal por tierra. Tras formalizar el tratado, regresaron a ese punto, donde les esperaba el transporte oculto en el que habían desembarcado, pero fueron avistados por la flota romana que custodiaba las costas de Calabria cuando se encontraban ya en mar abierto. En vista de la vital información que portaban, los romanos aprestaron cinco de sus naves más veloces para comunicarla al Senado, junto con los embajadores capturados para ser interrogados. Ante esta situación, y como primera medida, se decidió incrementar la vigilancia del Adriático con entre 25-50 nuevas naves que sumar a la flota romana en ese sector. En el Adriático operaba otra flota de 25 quinquerremes al mando de Marco Valerio Lavieno (216 a. C.), como sucesor de Sulpicio Galba, destinado a comandar la flota siciliana en ese momento, actuando en las operaciones contra Filipo V de Macedonia para evitar que aportara efectivos y naves a su aliado Aníbal. No obstante, aunque dichas flotas operaron durante el tiempo que duró el conflicto y a veces algo más, nada indica que el Senado romano las considerara formaciones permanentes en ese momento, sino solo creadas de manera temporal.

Los ciudadanos romanos se movilizaron para preparar la defensa de sus murallas ante lo que se preveía como un final agónico a pesar de los esfuerzos. Sin embargo, nada sucedió. Los vigías no consiguieron avistar un solo enemigo en el horizonte. La discusión sobre los motivos que debió sopesar Aníbal para no aprovechar esta oportunidad probablemente no se resuelva nunca por completo. Desde el punto de vista naval, esta empresa se antojaba imposible. Las naves púnicas podían remontar el Tíber para colaborar, y sin duda habrían tenido que hacerlo, pues de otro modo la ciudad podría abastecerse indefinidamente a través del río, pero para ello antes había que destruir la Armada romana, y Cartago no estaba en condiciones de afrontar un reto semejante. Roma había perdido la mayoría de sus soldados, pero la flota permanecía intacta, y de concentrarla en la desembocadura del Tíber, las naves cartaginesas habrían quedado atrapadas.

Lo único cierto es que las operaciones pronto se reactivaron y

Aníbal optó por retirarse a Capua, mientras una flota enviada desde Cartago logró por fin aprovechar la debilidad romana en el mar para proporcionarle 4000 jinetes númidas, 40 elefantes y 1000 talentos de plata para el pago de sus mercenarios. Magón, hermano de Aníbal, fue enviado entonces a Hispania para reclutar 20 000 nuevos infantes y otros 4000 jinetes que debían reforzar las campañas de los ejércitos púnicos tanto en aquella región como en Italia. Desde Sicilia llegaron informes de que las naves cartaginesas estaban asolando los dominios de Hierón II, y otra flota se encontraba dispuesta en las islas Egadas a la espera de caer sobre Lilibeo. Los enemigos de Roma estaban decididos a convertir la isla en su base de operaciones sobre Italia y las autoridades romanas solicitaron más buques para impedirlo. En Cerdeña, los nobles locales mandaron una embajada a Cartago solicitando su ayuda para librarse de los romanos, que estaban esquilmando la isla con sus levas e impuestos, por lo que se decidió enviar un contingente de 12 000 soldados, 1500 jinetes, 20 elefantes y 60 naves de guerra. Tras desviarse hacia las islas baleares por acción de una tormenta, la expedición arribó a Cerdeña y las tropas cartaginesas se unieron a los rebeldes sardos. Sin embargo, los soldados de Tito Manlio Torcuato asignados allí lograron imponerse. La flota cartaginesa zarpó antes de ser capturada en tierra, pero de camino a su ciudad se encontró con la escuadra romana asignada a las costas sicilianas. Su almirante, Tuto Otacilo Craso, había decidido navegar en dirección al norte de África para saquear los territorios próximos a Cartago. El enfrentamiento volvió a caer del lado romano, y Craso capturó siete naves púnicas mientras el resto conseguía escapar.

A la muerte de Hierón II (215 a. C.), aliado convencido de Roma, su nieto Hierónimo tomó la decisión de apoyar a los cartagineses sin que conozcamos sus verdaderos motivos. No obstante, antes de que sucediera, Hierón II les había prestado cuanta ayuda le había sido posible. En el 216 a. C., el Senado recibió informes de sus delegados en Sicilia y Cerdeña solicitando el grano y dinero necesarios para mantener al ejército y las flotas asignadas a aquellas regiones. No había forma de hacerlo, ya que las arcas estaban vacías. Por ese motivo, Hierón II decidió asumir el coste necesario para mantener las operaciones militares en Sicilia, enviando grano suficiente para seis meses. Es más, aprestó una flota de mercantes

que transportaron a Ostia 300 000 modios de trigo y 200 000 de cebada, ofreciéndose para depositar parte de la carga allí donde los romanos dispusieran. Por si fuera poco, aportó contingentes de arqueros y honderos, advirtiendo al Senado que debían llevar la guerra a África. Por ese motivo, se decretó el envío de 25 quinquerremes a la flota de 50 que ya operaba en Sicilia para facilitar esta posibilidad si los mandos militares lo estimaban adecuado. El acuerdo entre Hierónimo y Aníbal propiciaba el apoyo mutuo en tierra y mar frente a los romanos y, una vez derrotados, el territorio siciliano quedaría repartido entre ambos con el río Himera como frontera. Sin embargo, pronto Cartago decidió ceder incluso sus futuras posesiones en la isla a cambio de que el tirano le proporcionara también apoyo en la península itálica.

Por su parte, los romanos se propusieron actuar en el futuro con mucha más cautela. La elección de los cargos político-militares pasaría a realizarse según criterios prácticos de aptitud militar, y no políticos, como hasta entonces. Paralelamente, se movilizaron todos los recursos terrestres y marítimos disponibles, además de buscar la colaboración de los aliados itálicos fieles a la causa de Roma, consiguiéndose rehabilitar más de una docena de legiones en poco tiempo para afianzar la presencia militar romana en Italia y evitar nuevas deserciones de los aliados. Con estos recursos, los romanos optaron por hostigar a los aliados itálicos de los púnicos y evitar por todos los medios que pudieran llegar refuerzos de Hispania o Cartago por vía marítima.

Tras la derrota de la flota cartaginesa en la desembocadura del Ebro, Escipión decidió aprovechar su superioridad naval para atacar a las poblaciones costeras enemigas a lo largo de todo el litoral. La flota romana de 35 quinquerremes se había visto incrementada con las embarcaciones capturadas a sus enemigos, además de 20 buques adicionales enviados desde Roma para reforzar su hegemonía en el mar. El principal objetivo de Escipión fue la propia Cartago Nova, de forma que los romanos desembarcaron junto a la cercana ciudad de Onusa, la tomaron y luego las legiones se dirigieron al sur en dirección a la capital cartaginesa en la península, mientras sus naves los seguían por mar. Sin embargo, Asdrúbal no se atrevía a salir con sus tropas, y Escipión no albergaba muchas esperanzas de conquistar la ciudad en vista de sus excelentes defensas, por lo que

se encaminó a la cercana Logúntica. Allí encontró una gran cantidad de esparto acumulado por Asdrúbal para sus operaciones navales, pues era conocido por su calidad, de manera que aprovechó lo necesario y se deshizo del resto. Después, embarcó a sus tropas rumbo a la isla de Ebussus (Ibiza). Allí la ciudad púnica presentó una enconada resistencia durante dos días, hasta que Escipión decidió regresar a la península con el botín obtenido. En el transcurso de estas operaciones, los romanos nunca divisaron una sola nave cartaginesa que tratara de oponérseles, prueba de que los púnicos habían renunciado a la disputa por el control del mar, lo que otorgaba a Escipión un amplio rango de maniobra para acabar con sus enemigos.

Entre las poblaciones itálicas que se pasaron al bando cartaginés también se encontraba la estratégica plaza de Locri (215 a. C.), cuyo puerto emplearon los púnicos para tratar de enviar refuerzos a Aníbal. Por ese motivo, el Senado asignó más naves para proteger la costa. Asimismo, el pretor urbano Quinto Fulvio Flaco recibió 25 embarcaciones de guerra para proteger las aguas cercanas a la desembocadura del Tíber, y el pretor peregrino Marco Valerio Levino, otras tantas para defender la costa entre Brindisium y Tarento. En el 215 a. C., Hispania se convirtió en uno de los principales escenarios de guerra, donde los Escipiones pugnaban con Asdrúbal para impedir que pudiera enviar recursos a su hermano en la península itálica. Ambos contendientes tuvieron que lidiar un tiempo con los distintos pueblos peninsulares que decidieron cambiar de bando, pues era imperativo mantener su apoyo y, con él, los recursos y tropas que podían aportarles. Publio y Cneo sufrieron varias derrotas y numerosas bajas, pero recibieron 8000 soldados y 30 navíos de guerra desde Roma para afianzar su preeminencia marítima. Asdrúbal se mantenía cauteloso, por lo que los Escipiones optaron por dividir sus fuerzas en dos contingentes: Cneo se hizo cargo de la flota y Publio, de las legiones. El cartaginés también había recibido refuerzos desde su patria, pero estos no incluían naves, por lo que, consciente de la importancia que suponía recuperar la iniciativa en el mar, se propuso obtener una escuadra con la ayuda de sus aliados peninsulares. No obstante, un importante contingente de tripulantes aportados por los pueblos bajo su dominio optó por desertar, pues habían sido duramente

castigados por Asdrúbal tras la derrota sufrida en la batalla del Ebro, hasta el punto de que llegaron a promover una importante rebelión frente al control cartaginés en la Turdetania. Las fuentes mencionan que sus instigadores fueron los capitanes de estas naves, que eran de origen hispano, por lo que podemos especular que el resto de marineros y remeros también lo eran, aunque desconocemos si se les consideraba como aliados o se trataba de mercenarios.

Asdrúbal consiguió sofocar la revuelta, pero la situación en Hispania no auguraba nada bueno. Era el peor momento para recibir un emisario enviado por su hermano Aníbal solicitando su presencia en Italia. Si decidía obedecer, Hispania quedaría definitivamente en manos de los romanos, aunque apenas estaba logrando retrasar lo inevitable. Asdrúbal creía que, si se iba, los romanos no dudarían en aprovechar sus recursos y, lo que es peor, ya no tendrían necesidad de dividir sus fuerzas para actuar en distintos escenarios de guerra, pues el frente de combate quedaría únicamente instalado en la península itálica. Lo más sensato parecía tratar de proporcionarle a su hermano los refuerzos solicitados sin abandonar aquella estratégica región, pero los acontecimientos se precipitarían de forma inesperada. Muchos de los aliados púnicos se enteraron de las órdenes y, seguros de que Asdrúbal se marcharía, decidieron pasarse al bando romano. Ante esta situación, Asdrúbal solicitó a Cartago el envío de un general adecuado con un poderoso ejército y el apoyo de una flota para mantener allí sus dominios, al mismo tiempo que él se preparó para dirigirse hacia Italia siguiendo la ruta terrestre que ya había empleado su hermano, pues esperaba obtener nuevos contingentes de tropas entre los galos. De hecho, el general Himilcón llegó a la península al aceptarse la propuesta, sin que las flotas romanas pudieran evitarlo, pero embarcar un ejército hasta Italia era mucho más arriesgado.

Reunidos los ejércitos de Asdrúbal e Himilcón, se encaminaron hacia el norte y cruzaron el Ebro sin oposición, pero los hermanos Escipión estaban al tanto de sus planes y se aprestaron a detenerlos, pues si conseguían cruzar los dominios romanos ya nadie podría detener a Aníbal. Finalmente, las legiones derrotaron a sus enemigos en la batalla de Dertosa (215 a. C.), lo que no solo supuso un duro golpe para el control cartaginés de la península, sino que

privó a Aníbal de los refuerzos que tanto necesitaba. Los supervivientes se retiraron al sur del Ebro, pero los cautelosos Escipiones no aprovecharon esta circunstancia para acabar de una vez con las restantes tropas cartaginesas, ya que estaban sufriendo problemas de abastecimiento y solicitaron al Senado el envío de dinero, víveres y equipo, más toda clase de suministros para la flota, con el fin de afianzar sus logros en Hispania.

En este sentido, sabemos que el Senado encargó muchas veces este tipo de operaciones a contratistas privados, a cambio de la prioridad en el pago con intereses en cuanto las arcas del Estado lo permitieran y la exención en el servicio militar. Y parece que realizaron su labor de manera eficiente, aunque conocemos algunos casos de corrupción, aprovechando que el Estado se responsabilizaba de cualquier contingencia que pudiera suceder durante el envío, ya fuera por la acción del enemigo, tormentas, etc. De ese modo, algunos contratistas fueron acusados más tarde de fraude, a veces informando de naufragios que nunca llegaron a producirse o simulándolos, de forma que cargaban viejos mercantes con mercancías sin valor para después hundirlos, informando de que cargamento era mucho más valioso.

Entre el 215-214 a. C., Cartago envió varios contingentes de apoyo a sus tropas en la península ibérica, pero de poco sirvieron tras sufrir nuevas derrotas frente a los ejércitos de Publio y Cneo. Parece que las flotas romanas tenían muchas más dificultades para impedir el cruce de tales efectivos en ese lugar, aunque no sucedía lo mismo en la península itálica, donde Aníbal se topaba con grandes obstáculos para recibir refuerzos. De hecho, el sur de Hispania estaba plagado de puertos aliados en los que desembarcar y las rutas de comunicación pasaban lejos de la vigilancia marítima romana, cosa que no sucedía en Italia.

En ese momento, Cartago decidió enviar una escuadra para recuperar Cerdeña, aparentemente en respuesta a la oferta de ayuda realizada por parte de un cacique local llamado Hampsicora, que se quejaba de la rapiña de la legión romana estacionada en la isla. El pago de la soldada llevaba tiempo sin llegar hasta allí, y las enfermedades habían diezmado sus fuerzas, pero, aunque las naves púnicas lograron arribar sin dificultades, sus soldados encontraron una fuerte resistencia que imposibilitó la acción. Mientras, en el

Adriático, una flota romana al mando de Marco Valerio Levino navegó con la misión de disuadir a Filipo V de Macedonia de su intención de sumarse al conflicto. No tuvo éxito.

Entre el 217-216 a. C., el soberano macedonio empleaba el puerto de Eníadas (en la costa occidental de Etolia) como base para su flota. Había ordenado construir 100 *lemboi* en los astilleros de Iliria, aunque aparentemente no con la intención de disputar a los romanos el control sobre el Adriático, sino para servirse de ellos en sus operaciones de transporte de tropas, suministros, etc., en la guerra contra los romanos. De hecho, en el momento en que la escuadra se encontró con 10 naves de guerra romanas decidió huir, ya que pensaba que se trataba solo de la avanzadilla perteneciente a una flota aún mayor. Tras la derrota en Cannas y la firma del acuerdo con Aníbal, volvió a ponerse en acción, incluso contando con el apoyo de algunas naves cartaginesas, pero evitando siempre todo enfrentamiento con una Marina romana que sabía superior a la suya. No en vano, sus enemigos contaban con importantes aliados en la región, como los etolios, con su importante base naval de Naupacto (en el golfo de Corinto), los espartanos, el rey Átalo de Pérgamo o el soberano de Iliria, Los pergamenses aportaron 35 quinquerremes a la flota de 25 buques romanos en la región, por lo que las naves macedonias nunca fueron rival para sus oponentes.

La flota romana en el Adriático contaba con las bases aliadas para atacar los enclaves costeros macedonios sin oposición, ya que Filipo no tenía suficientes recursos para destinar a la lucha por el control marítimo. Ni siquiera el apoyo de las naves púnicas y las aportadas por sus aliados aqueos y bitinios fue suficiente, pues apenas reunieron algunos buques de guerra y *lemboi*. De hecho, con sus 120 *lemboi* se dispuso a sitiar la ciudad costera de Apolonia, pero la flota romana a cargo de Levino se posicionó en la desembocadura del río donde se habían internado las naves de Filipo para la acción, cortando toda posible retirada. En esa tesitura solo le restaba entablar combate o escapar, y optó por la segunda opción, a pesar de la deshonra que significaba. Ordenó quemar sus naves y marchar por tierra lejos de allí, y no se llevaron a cabo nuevas operaciones navales de envergadura por su parte, como prueba de la potencia naval de que disponía Roma y el efecto que causaba en sus enemigos.

Por ese motivo, consciente de que si no destinaba recursos a esta labor no tendría posibilidad alguna de ganar la guerra, decidió encargar la construcción de 100 buques militares a los astilleros de Cassandrea (207 a. C.), contratando numerosos ingenieros navales. Sin embargo, la flota no pudo completarse antes de que acabara la guerra. Los romanos habían logrado su objetivo impidiendo no solo que los macedonios colaboraran con Aníbal, sino también que los propios cartagineses utilizaran los puertos macedonios en el Adriático para atacar sus costas.

La situación parecía favorable lejos de la península itálica, pero en su propio territorio Aníbal mantenía el peligro sin que nadie se atreviera a cuestionarlo. Es más, los romanos perdieron una de sus más importantes aliadas cuando Tarento decidió unirse también a los cartagineses (213 a. C.), por lo que el Senado decidió jugarse todo a una carta, llevando de nuevo la guerra a suelo africano. Entretanto, se encomendó la conquista de Siracusa a Marco Claudio Marcelo con la ayuda de 4 legiones y una flota de 100 navíos, puesto que la ciudad prometía resistirse férreamente. Su posición estratégica y riquezas la convertían en un territorio clave. De hecho, su control resultaba vital, pues podía propiciar el abastecimiento constante de Aníbal, una mayor presencia de la flota púnica en aquellas aguas e, incluso, la pérdida total de la isla, algo que los romanos no podían permitirse, pues dependían de los suministros sicilianos. No obstante, los romanos encontraron allí un obstáculo aún más imponente que sus 22 km de murallas: el físico y matemático Arquímedes. Durante la etapa del tirano Dionisio, se llevaron a cabo enormes trabajos de fortificación en la ciudad, incluyendo la meseta de Epipolae, cuyas obras continuaron con Hierón II, reforzando el perímetro defensivo de la urbe. Este se encontraba coronado por la famosa fortaleza del Euríalo, situada sobre la colina en el extremo de la meseta de Epipolae y diseñada por el propio Arquímedes, de forma que los romanos nunca trataron de tomarla porque la consideraban inexpugnable. Las murallas contaban con originales aspilleras de casi medio metro, a través de las cuales los defensores podían acribillar a los asaltantes con toda clase de proyectiles sin ser vistos, mientras que en distintos sectores se había colocado una gran cantidad de artillería (catapultas y escorpiones) para rechazar cualquier ataque.

La conquista de Siracusa planteaba mucho más que un reto, una hazaña, por lo que Marcelo decidió sitiarla por tierra y mar en lugar de tomarla por la fuerza. El ejército romano estableció un campamento fortificado en el Olympieion, mientras sus naves fondearon frente a su vertiente marítima, evitando así no solo el acceso de los buques cartagineses, sino también la salida de las embarcaciones siracusanas en busca de recursos con los que aguantar. Sin embargo, los siracusanos aún contaban con víveres para aguantar mucho tiempo, y tras inspeccionar el perímetro defensivo, Marcelo escogió un tramo de la muralla que parecía adecuado para propiciar un ataque por tierra: se trataba del pórtico Escítico, cerca del puerto de Trogilos, donde la muralla tocaba con el mar. A su vez, la flota, comandada por el propio cónsul, se encargaría de hostigar la Achradina con 60 quinquerremes gracias a los proyectiles descargados por sus arqueros y la maquinaria de asedio montada en sus naves. De hecho, Marcelo ordenó que ocho quinquerremes se unieran por parejas para conseguir cuatro enormes plataformas flotantes en las que se instalaron sendas sambucas, construidas expresamente con la altura de las murallas que pretendía superar. La sambuca era una especie de escalera con barandillas a ambos lados para facilitar el ascenso, la cual se transportaba abatida sobre la cubierta de las naves hasta poco antes de alcanzar el sector elegido de la muralla enemiga. En ese momento, se elevaba por medio de poleas y pértigas hasta quedar sujeta a las almenas mediante garfios, propiciando así la escalada de los atacantes. Sin embargo, Arquímedes se anticipó a la táctica de Marcelo, instalando en esos mismos sectores poderosas catapultas de alcance nunca visto, además de escorpiones que lanzaban sus proyectiles a través de numerosas troneras, lo que impidió el asalto en varias ocasiones, a pesar de la insistencia del cónsul.

El primer intento de Marcelo acabó, lógicamente, en un rotundo fracaso. Prueba de ello fueron las numerosas bajas sufridas entre sus tropas. De hecho, entre los ingenios construidos por el siracusano más famoso, se encontraban unas enormes grúas que, preparadas para elevar grandes peñascos y bolas de plomo, maniobraron para dejarlos caer sobre las naves romanas que se acercaron demasiado, provocando su hundimiento inmediato. Los proyectiles de sus

catapultas alcanzaron dimensiones y distancias hasta entonces inimaginables, a veces describiendo ángulos imposibles que impactaban en sus naves sin capacidad de reacción. Otro de estos artilugios fue la llamada *manus ferrae*, que consistía en una estructura semejante a una mano de hierro suspendida de una cadena que atenazaba las naves enemigas por la proa para luego, mediante un sistema de poleas, elevarlas del agua y soltarlas tras alcanzar una determinada altura. Sin duda, la orilla de aquellas murallas debía encontrarse saturada de restos navales romanos, sin que Marcelo hallara el modo de imponerse. Mientras, los siracusanos aprovechaban para mofarse de sus enemigos sin piedad, conscientes de la enorme desventaja que suponía la lucha del hombre frente a la máquina. Por su parte, el asalto por tierra a cargo de Appio Claudio no fue menos desastroso, obligado a retirarse frente a sus defensas, por lo que Marcelo decidió retomar la idea inicial del bloqueo.

En ese momento, Cartago quiso hacer honor a su alianza una vez más. La flota púnica logró desembarcar tropas al sur de la ciudad, a las que pronto se unieron 10 000 infantes y 500 jinetes siracusanos al mando de Hipócrates, cruzando las líneas romanas por un sector desguarnecido. Ambos ejércitos levantaron un campamento en aquella posición con tan mala fortuna que, cuando aún se encontraban en plena construcción, el ejército romano de Marcelo apareció de repente mientras regresaba de consolidar el control romano sobre la ciudad de Agrigento. Las legiones lograron acabar con el ejército enemigo, de forma que muy pocos lograron escapar, entre ellos Hipócrates y el comandante púnico Himilcón. Sin el elemento sorpresa, la ayuda que se encontraba fuera de las murallas ya no sería capaz de superar el cerco romano y, recibida la noticia de que una nueva legión romana desembarcaría en Mesina para reforzar a las tropas de Marcelo, Himilcón decidió hacer uso de su flota para tratar de interceptarla. La escuadra contaba con 55 naves de guerra comandadas por el almirante Bomílcar, quien consiguió eludir a las naves romanas que vigilaban la costa siracusana.

Entretanto, Himilcón aprovechó para atacar a los aliados romanos en la isla, por lo que Marcelo optó por desplazar parte de sus fuerzas contra los cartagineses, desesperanzado de tomar las murallas al asalto ni de rendirla por hambre, pues recibía grandes

cantidades de suministros por mar, dada la dificultad de cerrar adecuadamente un perímetro tan amplio con sus naves. Para ello, el cónsul quiso recurrir incluso a la traición, sin éxito. Poco después, gracias a un intercambio de prisioneros, los observadores de Marcelo pudieron confirmar que la altura de la muralla en la zona del puerto de Trogilos no era tan grande como en principio habían calculado, por lo que se inició un nuevo asalto en ese sector, aprovechando los tres días en que se celebraba un festival en honor a Diana. Un millar de legionarios se prepararon para actuar de madrugada, cuando los guardias de la muralla se encontraran cansados por la guardia y el alcohol. Sin demasiada dificultad asaltaron la muralla exterior, permitiendo el acceso del resto del ejército a la meseta que les separaba de la ciudad. Avanzaron sin oposición hasta el Hexápilo, donde fueron descubiertos, pero ya era demasiado tarde. Filodemo, oficial al mando de la fortaleza de Euríalo, la entregó a los romanos, mientras estos comenzaron a saquear los barrios de Ticha y Neápolis.

Por su parte, el almirante púnico Bomílcar, al comprobar que sus enemigos habían levantado el bloqueo marítimo a causa de un temporal, aprovechó para dirigirse a Cartago con 35 de sus naves y la intención de convencer a sus dirigentes sobre la necesidad de ayudar a Siracusa, dejando allí al resto de la flota (55 buques). Su insistencia tuvo éxito, y se le otorgaron otras 55 naves de guerra adicionales y 700 transportes con los que se apresuró a volver. El plan consistía en emplear la flota junto con las tropas de Himilcón y aquellas aún en manos del siracusano Hipócrates para atacar los campamentos romanos en una acción sincronizada, pero fracasaron. Poco después, la peste asoló el campamento aliado diezmando a los pocos supervivientes que aún permanecían allí, incluidos sus generales.

La situación parecía irremediablemente avocada al desastre para los siracusanos, cuando comenzaron a extenderse rumores de que Cartago había enviado para socorrerles una flota como nunca se había visto. Sin embargo, aparentemente un viento contrario del este impidió que las naves púnicas doblaran el promontorio de Pachino, y Marcelo aprovechó para dirigirse hacia allí con su flota. Parecía que Bomílcar quiso adentrarse en el mar para doblar el cabo lejos de los romanos, pero, sin posible explicación, decidió rehuir el

combate y se marchó en dirección a Tarento, mientras ordenaba a las naves de transporte que regresaran a África. Las fuentes apenas indican que ocurrió algo «inesperado», pero nada más, y es difícil imaginar qué pudo alarmar tanto a este experimentado almirante. Finalmente, Marcelo logró tomar la ciudad, que había resistido casi tres años gracias al ingenio de Arquímedes. Las tropas romanas recibieron permiso para saquearla impunemente, hasta el punto de que su mayor genio murió durante el proceso. Se cuenta que su asesino, un soldado innominado, desconocía de quién se trataba, y que la noticia de la muerte de Arquímedes entristeció a Marcelo. De todos modos, el romano logró recuperar una plaza estratégica en Sicilia, aunque la lucha por el control de la isla aún estaba lejos de terminar.

En la península itálica, una de las más importantes aliadas de Roma, Capua, decidió cambiar de bando, suscitando el envío de las legiones para recuperarla. Ni siquiera el propio Aníbal consiguió que se levantara el cerco, de forma que sus dirigentes acabaron por rendirse y su castigo ejemplar sirvió para que otras muchas poblaciones de la región que se habían unido a los cartagineses abandonaran su causa. La conquista de Siracusa y Capua generó esperanza en los romanos tras la derrota de Cannas, mientras que Aníbal perdió toda la región de Campania y, más grave aún, su prestigio ante los aliados itálicos al no ser capaz de defender tan importantes posiciones.

Una flota de 20 naves tarentinas aportó su pequeña contribución a la guerra capturando una escuadra de mercantes romanos que transportaban suministros cerca de allí. Pero la mejor noticia para Aníbal provino de Hispania, donde sucedió un acontecimiento que podía cambiar el curso de la guerra. Tras años de conflicto, su hermano Asdrúbal había conseguido derrotar a Publio y Cneo Escipión en Hispania. Sus oponentes perdieron la vida en distintos enfrentamientos producidos a lo largo del 211 a. C. y ahora tenía las manos libres para enviarle refuerzos por tierra. Roma había perdido en poco tiempo la mayoría de sus efectivos en aquel teatro de operaciones, y ante esta situación muchos de los pueblos aliados decidieron pasarse de nuevo a los púnicos, reforzando aún más su renovada supremacía en la península ibérica. Roma debía detener a toda costa el cruce de los Alpes por parte de un nuevo ejército

cartaginés, y para ello envió tropas y una nueva flota a Tarraco, que estaba en manos de C. Claudio Nerón como nuevo comandante de los ejércitos romanos en Hispania. Sin embargo, durante su mandato no consiguió imponerse a sus enemigos, y el Senado decidió sustituirlo por Publio Cornelio Escipión, hijo de Publio, quien más tarde sería recordado como Escipión el Africano. Este recibió el puesto cuando contaba con tan solo veinticinco años, y llegó al mando de 10 000 soldados de infantería y 1000 jinetes, además de una importante suma de dinero y 30 naves de guerra. El contingente desembarcó en Ampurias y marchó por tierra hasta Tarraco, mientras la flota costeaba el litoral. Una vez llegado a la ciudad, tomó el mando y reorganizó el ejército para después entrevistarse con varios régulos de las tribus aliadas con el fin de obtener su apoyo.

Comenzaba el 210 a. C., y Escipión se puso en marcha hacia el sur, siguiendo la costa junto con la flota romana, y sin comunicar a nadie que su destino era la mismísima Cartago Nova. Tan solo una semana más tarde ya había comenzado a levantar su campamento a las puertas de la ciudad sin que sus enemigos, sorprendidos por la celeridad de esta acción, hubieran tratado de impedirlo. De hecho, las tropas cartaginesas se encontraban divididas en tres grandes contingentes destinados muy lejos de allí para recuperar el control de varios territorios con los que se encontraban en conflicto. La guarnición de la ciudad estaba compuesta por 1000 soldados, pero quizá lo que más le preocupaba a Escipión era su situación estratégica, ya que se situaba en un valle sobre una península salpicada de colinas, comunicada con la costa por una pequeña parte del perímetro de su muralla. De ese modo, casi la mitad de la ciudad se orientaba a una laguna en la que al atardecer la marea dejaba zonas de paso abiertas, y en la estrecha lengua de la laguna que tocaba con el mar se había construido un puente mediante el cual comunicar la ciudad con tierra. Por si fuera poco, contaba con un magnifico puerto que, en ese momento, albergaba numerosas embarcaciones de guerra y diversos mercantes.

Para protegerse de un posible ataque por parte de los ejércitos cartagineses en el exterior, Escipión aprovechó la defensa natural que proporcionaba la colina, construyendo una empalizada y un terraplén nada más llegar a esa posición. Al día siguiente ordenó

que se instalara en las naves la maquinaria de asedio necesaria y las posicionó para bloquear la ciudad desde el mar. Los defensores lograron resistir a duras penas por un corto espacio de tiempo mientras las tropas de tierra y las naves romanas atacaban sus murallas de forma combinada una y otra vez. Escipión sabía que no podía demorarse en conquistar la ciudad, pues si se presentaban allí los ejércitos cartagineses quedaría encerrado entre ambos frentes, por lo que decidió aprovechar la marea baja para asaltar el sector de la muralla que daba a la laguna. La mayoría de sus enemigos estaban distraídos defendiendo otros lugares según el plan, y los romanos lograron por fin acceder al interior. La campaña había sido un éxito, culminada por la conquista de la base de operaciones cartaginesa en muy poco tiempo. Escipión había logrado lo que ningún otro.

Cartago Nova era una plaza estratégica de incalculable valor, atesoraba un enorme botín que incluía numerosas máquinas de guerra, armas, suministros, así como gran cantidad de oro, plata, bronce, etc., junto con entre 8-18 navíos de guerra y 73-113 mercantes. Aún más importante, los púnicos custodiaban allí a más de 300 rehenes hispanos que el líder romano liberó para atraerlos a su causa, lo que no solo redujo el número de aliados cartagineses en la región, sino que multiplicó al mismo tiempo los recursos romanos. Más de 2000 artesanos residentes en la ciudad se convirtieron en esclavos con la promesa de liberarlos si cooperaban en la producción de equipamientos militares, y muchos jóvenes, junto con los esclavos más fuertes de la ciudad, se convirtieron en remeros para la flota romana. Escipión otorgó la corona mural, que distinguía al primer soldado capaz de alcanzar las almenas enemigas, a un legionario y un infante de Marina.

También en el 210 a. C., una flota de 50 buques a cargo del prefecto Marco Valerio Mesala se dirigió a la costa norteafricana con la misión de obtener información y realizar algunas incursiones de saqueo en el territorio de útica, donde consiguió un importante botín sin que los cartagineses lograran impedirlo. Acabada su labor tras dos semanas, regresó a la base de Lilibeo, en Sicilia, donde se procedió al interrogatorio de los cautivos.

Después de la batalla, Escipión planificó el entrenamiento de sus legiones y miembros de la flota a fin de incrementar sus opciones de

victoria ante lo que se avecinaba. De hecho, ordenó que los tripulantes recibieran también adiestramiento militar y formó con ellos unidades de infantería. Enterado de ello, solo le restaba a Asdrúbal atraer a las legiones romanas para combatir en campo abierto y conseguir derrotarlas, pero se antojaba una misión casi imposible, dada la habilidad demostrada por su enemigo y el enorme ejército con el que contaba. Por ese motivo, decidió ponerse en camino hacia los Pirineos con el grueso de su ejército para tratar de encontrarse con su hermano Aníbal, cuyos pasos seguiría por tierra hasta Italia. Mientras, otro contingente embarcaría en las naves de que aún disponía la flota cartaginesa en la región con la misión de dirigirse a las islas baleares para reclutar más mercenarios. El resto de sus tropas, a cargo del general Aníbal Giscón, tratarían de reunir más efectivos entre los pueblos que aún estaban de su lado para enfrentarse a Escipión. De ese modo, al menos ganarían tiempo, pues Roma no podría replegar sus tropas desde Hispania hasta no derrotar completamente a sus enemigos.

Acerca de las operaciones llevadas a cabo en el 208 a. C. poco se sabe. Al parecer, el Senado recibió informes de que los cartagineses planeaban enviar a sus costas una poderosa flota de 200 embarcaciones. Ante esta posibilidad, se dio orden a Escipión para que enviara a Cerdeña parte de la flota a su disposición en Hispania (50 de las 80 naves con las que contaba) con la misión de situarse en las aguas de Cerdeña. Por su parte, Marco Valerio Levino, que seguía al mando de la flota en Sicilia, recibió 30 naves adicionales que sumar a sus 70 buques para preparar una nueva ofensiva en el norte de África en busca de botín, de forma que se le encomendó al pretor urbano que aprestara las 30 naves atracadas en Ostia más otras 20 adicionales para proteger las costas de Lacio. Sin embargo, no existe información sobre ataques de la Marina cartaginesa en este momento, quizá porque los romanos no le dieron oportunidad. Por su parte, Levino comenzó la campaña naval en África con 100 embarcaciones, saqueando la región cercana a Aspis, hasta que una flota púnica de 83 naves apareció para detenerle. Sin embargo, el romano salió victorioso y capturó 18 naves enemigas antes de volver a su base siciliana en Lilibeo.

Levino repitió la misma operación en el 207 a. C., navegando con su flota desde Sicilia para saquear las regiones de Útica y

Cartago, y cuando regresaba con el botín, nuevamente se encontró con una escuadra cartaginesa de 70 embarcaciones. Los acontecimientos son prácticamente idénticos, ya que consiguió de nuevo la victoria, capturando 17 buques enemigos, pero desconocemos el tamaño de la flota romana, salvo que regresó a Lilibeo. En realidad, la flota cartaginesa no tenía capacidad suficiente para proteger adecuadamente el extenso tramo de costa bajo su control en el norte de África. Solo restaba tratar de adivinar dónde atacarían los romanos a partir de las ciudades y regiones más ricas que podían formar parte de sus planes, pero nada más. Los cartagineses no contaban con informantes en Sicilia que pudieran avisarles y, aunque lo hubieran hecho, sin conocer el destino era difícil localizar a la escuadra enemiga en el mar. Por ese motivo, la única opción consistía en esperar que los romanos atacaran un enclave para ser informados de su presencia y tratar de interceptar a su flota antes de que regresara a Sicilia o Italia. Las fuentes indican que la amenaza púnica en el mar desapareció desde este momento, lo que podría deberse a las bajas sufridas en esta campaña y que explicaría por qué, más tarde, Escipión pudo desembarcar en África sin oposición. No obstante, hemos visto que las escuadras romanas habían sido siempre capaces de alcanzar el norte de África sin demasiadas dificultades, aun en momentos en que la capacidad de la flota cartaginesa era significativamente mayor.

Sea como fuere, poco después Escipión logró derrotar al resto de las tropas cartaginesas en la península (206 a. C.), de forma que sus enemigos perdieron un territorio estratégico vital para el suministro de efectivos y recursos. El joven general romano no quería perder el tiempo, y mucho antes había iniciado ya los preparativos para embarcar a sus tropas en dirección al norte de África. Su intención era provocar el terror entre los dirigentes cartagineses, de forma que ordenaran a Aníbal abandonar la península itálica para que acudiera en su auxilio. Para ello, sin duda necesitaría la ayuda del rey númida Sifax, por lo que se dispuso a navegar hacia allí desde Cartago Nova. Quiso la fortuna que, a su llegada, se encontrara con Asdrúbal Giscón, que había logrado escapar con sus naves del cerco romano al que poco antes le había sometido para apoderarse de la península ibérica, quien se hallaba allí con siete navíos de guerra

para negociar con Sifax. Sin embargo, el líder púnico no quiso enemistarse con su anfitrión, quien avalaba la seguridad de todos los embajadores allí reunidos, ni tampoco fue capaz de evitar que este formalizara un acuerdo con los romanos.

En ese momento muy pocos centros partidarios de los cartagineses quedaban ya en la península ibérica, y Escipión se dispuso a conquistarlos antes de iniciar su campaña en África. El más importante de ellos era Gadir, en donde Magón Barca había instalado su base para intentar recuperar el terreno perdido reclutando un nuevo contingente de mercenarios y una poderosa flota. Con ella, trató de recoger a los soldados cartagineses que habían logrado reunirse en la península, pero los romanos actuaron y consiguieron derrotar a la mitad del contingente antes de que el resto lograra embarcar. Escipión puso las legiones a cargo de Marcio para tomar Gadir, mientras que le encomendó la flota romana a Silano, quien fue capaz de lograr una victoria naval frente a la escuadra púnica (206 a. C.), obligando a que las naves supervivientes se retiraran al puerto de Cartago. En realidad, se trató de un enfrentamiento entre 1 quinquerreme y 7 trirremes romanos contra 1 quinquerreme y 8 trirremes púnicos, aunque la descripción de la batalla no es clara, ya que parece que ambas escuadras tuvieron dificultades para manejar los vientos y corrientes del estrecho de Gibraltar.

Ante esta situación, el cartaginés recibió órdenes desde la capital para que se apoderara de todos los tesoros y efectivos que pudiera reunir y se retirara de Gadir, ya que Hispania estaba perdida. Solo restaba tratar de emplear esos recursos en reforzar la posición de Aníbal en la península itálica con la esperanza de lograr aún la victoria sobre sus enemigos. Sin embargo, Magón decidió embarcar a sus tropas con la flota para dirigirse por sorpresa a Cartago Nova, donde esperaba sorprender a los romanos para recuperar la plaza, pero no tuvo éxito y los dirigentes de Gadir ya no le permitieron fondear sus naves en el puerto. Sin más opciones, ya que había desobedecido a los sufetes de Cartago, puso rumbo a Ebussus para pasar el invierno del 206 a. C., esperando poder reunir allí efectivos con el objetivo de continuar la lucha.

Tras la conquista de las posiciones cartaginesas en la península ibérica, Escipión envió 12 navíos cargados de botín en dirección a

Roma como prueba de sus éxitos, esperando así reunir los apoyos necesarios para llevar a cabo su campaña en África. Entretanto, Aníbal intentó tomar la ciudad de Regio, que controlaba el tráfico del estrecho de Mesina (211 a. C.), pero no tuvo éxito y, como se acercaba el invierno, se retiró con sus tropas a Lucania. En estos años los romanos habían recuperado también el control de Tarento, donde la flota ejerció un importante papel al instalarse en buques de guerra y mercantes gran cantidad de artillería pesada, pero tras varias refriegas con el líder cartaginés la situación parecía estancada. Sin embargo, la peor parte correspondía a Aníbal, ya que entre las plazas perdidas y las defecciones cada vez contaba con menos apoyos en la península itálica, y no había forma de que las naves cartaginesas alcanzaran aquellas costas para proporcionarle suministros y tropas.

En ese momento, Asdrúbal irrumpió al norte de la península itálica con su ejército (207 a. C.), tras completar la misma hazaña que su hermano, lo que suponía una enorme amenaza para Roma. Si las tropas de ambos hermanos lograban unirse, probablemente ya nada podría detenerlos, por lo que era vital impedirlo. La sola noticia de la presencia de otro Bárcida en Italia fue suficiente para extender el pánico entre la población romana, ya exhausta por los esfuerzos de guerra. Los campos producían cada vez menos suministros por la falta de mano de obra, reclutada para servir en las legiones, por lo que solo la supremacía naval romana permitió sobrevivir a sus habitantes gracias a la llegada de suministros desde Sicilia y Egipto. Aníbal se quedó al sur, por lo que envió mensajeros a su hermano para reunirse en el Lacio, pero estos fueron interceptados por los romanos, quienes lograron derrotar al ejército de Asdrúbal en la batalla de Metauro (207 a. C.). Aníbal se quedó solo, sin posibilidad de recibir apoyo desde Cartago, pero la guerra estaba lejos de terminar, pues el primogénito de Amílcar aún no había sido derrotado en batalla.

Un victorioso Escipión se apresuró a exponer al Senado sus planes sobre África para acabar con un conflicto que duraba ya más de una década. Quinto Fabio Máximo lideró a los opositores, alegando que la defensa de la península itálica era prioritaria. Según su parecer, no podía emprenderse tal acción sin antes derrotar a Aníbal en lugar de correr riesgos innecesarios en

territorio enemigo. Es más, Magón se acercaba con sus tropas a la costa de Liguria, y las arcas del Estado no estaban en condiciones de financiar la existencia de dos ejércitos simultáneos en Italia y África, de forma que aún existían menos posibilidades para destinar fondos a la flota que debía encargarse del traslado y el abastecimiento de suministros. Sin embargo, el Senado le otorgó a Escipión el mando de Sicilia, con 30 naves y el permiso para operar en África si lo estimaba oportuno, y este no tardó demasiado en poner rumbo al territorio enemigo.

Los romanos esperaban contener a Aníbal en Italia hasta que las legiones desembarcaran cerca de Cartago, momento en que su mayor general se vería obligado a partir en defensa de la capital cartaginesa. Sin embargo, Aníbal ya había sopesado marcharse, toda vez que no le quedaban ya opciones de imponerse a sus enemigos en aquel escenario. Parecía la única opción, pero era consciente que, de hacerlo, la guerra sin duda se reanudaría en el norte de África, y para tratar de evitarlo se dispuso a resistir en Italia todo el tiempo que le fuera posible. Su destino parecía escrito, pero este aún le guardaba sorpresas. Una epidemia de peste redujo aún más sus efectivos, mientras que una flota enviada desde Cartago a la desesperada acabó destruida por una tormenta. Los líderes de la ciudad esperaban que sus naves fueran capaces de evitar a las flotas romanas para proporcionarle a su general suministros y refuerzos, pues sabían que, de lo contrario, los romanos acabarían por presentarse a sus puertas. Nada sirvió.

Solo quedaba una opción, y esta pasaba por conseguir que las tropas reclutadas en Hispania y las islas Baleares por su último hermano, Magón, pudieran reunirse con él. A tal efecto, este consiguió desembarcar en la costa de Liguria, donde, tras conquistar Génova, se reservó el uso de 10 naves de guerra antes de enviar a Cartago los buques restantes para la defensa de la costa africana. Más de 900 km separaban a los hermanos, y Magón no pudo desembarcar más al sur, pues habría tenido que navegar a lo largo de la costa italiana custodiada por los romanos. Desde Cartago le enviaron suministros, pero el pretor Cneo Octavio logró capturar 60 naves cartaginesas de transporte cerca de Cerdeña. Según parece, la flota contaba inicialmente con 120 buques cargados de suministros, soldados y fondos para Aníbal, pero la imposibilidad de completar

sus dotaciones de remeros impidió que lograra controlar adecuadamente el rumbo frente a las condiciones climáticas, y acabó cerca de Cerdeña, donde 20 de las naves acabaron en el fondo del mar, 60 de ellas en manos de los romanos y el resto consiguió escapar en dirección a la capital púnica. Poco después, la diosa Fortuna sonreiría de nuevo a los romanos cuando consiguieron también interceptar a Magón para impedir el encuentro.

Había llegado el momento de la veredad. Corría el 204 a. C. cuando Escipión, con todo preparado para el desembarco en territorio cartaginés, decidió a llevar a cabo su plan. Construyó 20 quinquerremes y 10 cuatrirremes en apenas 45 días, además de poner a punto otras 10 embarcaciones requisadas y 400 buques de transporte. Embarcó en Lilibeo y, después de avistar el cabo Bon, los romanos navegaron hacia el oeste y desembarcaron al norte de la bahía de Cartago sin que la flota púnica fuera capaz de evitarlo. Tan solo se enviaron 500 jinetes a la costa para evitar el desembarco, pero los romanos ya se dirigían al sur en dirección a Útica y consiguieron derrotarlos. Al parecer, poco antes Escipión había logrado recuperar Locri, pero sus tropas fueron acusadas de mostrar un comportamiento inapropiado tras saquear incluso sus templos. El Senado envió una delegación para investigar lo sucedido, lo que pudo haber afectado a la reputación de Escipión. Pero este propuso que la reunión se celebrara en Siracusa, donde mostró los preparativos para la conquista de África a los enviados del Senado, que quedaron tan impresionados que olvidaron los cargos y abogaron por el inicio de la campaña cuanto antes. En ese año, los romanos contaban con 160 barcos de guerra en servicio, incluyendo los 40 de Escipión en Sicilia y otros 40 asignados para proteger las costas de Cerdeña e Italia.

Durante el asedio de Útica, la Marina cartaginesa intentó deshacerse de la escuadra romana que Escipión estaba utilizando para bloquear la ciudad. Sus enemigos trataban de que levara anclas para formar en orden de batalla y abandonar así el cerco, pero Escipión decidió mantener los barcos en su posición, formados en línea tras las naves de transporte con las que contaba. Ordenó que se desmontaran los mástiles de estas últimas con idea de utilizarlas como medio para unir estrechamente las embarcaciones,

de forma que no quedara espacio posible para que las naves enemigas pudieran superarlas y alcanzar sus buques de guerra. Los púnicos lograron arrastrar más de 60 naves enemigas, pero la estrategia surtió efecto y el cerco se mantuvo sin mayores consecuencias.

Los éxitos del cónsul romano se sucedieron en África sin que los cartagineses se decidieran a ordenar el regreso de Aníbal, pues sabían que era su única baza para revertir la situación, pero no tardarían en hacerlo. El general consiguió desembarcar sus tropas en Leptis Minor, situada en el golfo de Hammamet, sin aparente oposición de las flotas romanas, que no se mencionan. Su llegada parece que suscitó en Escipión la necesidad de llegar a un acuerdo frente a la posibilidad de enfrentarse a un enemigo que cosechaba más de una década de batallas en suelo itálico sin ser nunca derrotado, pero algo sucedió. Durante las operaciones, el pretor Léntulo había realizado varios envíos de suministros con 100 naves de transporte y 20 buques escolta desde Cerdeña sin problemas, pero otro convoy de 200 transportes y 20 buques de guerra procedente de Sicilia se vio afectado por una repentina tormenta y varias de sus naves encallaron frente a las costas de la capital cartaginesa. Los habitantes de la ciudad, que llevaban años de carestía por los esfuerzos de guerra, no dudaron en asaltarlas para apoderarse de su carga sin que se atendieran las reclamaciones romanas al respecto, lo que solo consiguió reactivar el conflicto.

No nos detendremos en los acontecimientos posteriores por ser bien conocidos, ya que la batalla de Zama (202 a. C.) se convertiría en una de las más famosas de la Antigüedad, aunque sí examinaremos las consecuencias que esta nueva derrota cartaginesa supuso para el ámbito marítimo del occidente mediterráneo y, en especial, para el devenir de la Armada romana. Aníbal había infundido a los romanos más miedo del que jamás experimentarían gracias a su genio militar, ocupando sus pesadillas durante varias generaciones. Sus victorias habían forzado la maquinaria bélica romana hasta límites más allá de lo que sus propios enemigos creían posible, pero, incluso en estas circunstancias, la fortaleza de Roma se mostró lo suficientemente sólida como para resistir, y Cartago no estaba en condiciones de mantener esa presión por más tiempo.

Escipión no quería pasar a la historia como el artífice de la

destrucción de Cartago, de forma que, aunque las condiciones impuestas fueron muy duras, aquellas que solicitaba el Senado lo fueron aún más, pues incluían la cabeza de Aníbal. No obstante, el líder romano consiguió evitar esta exigencia, aunque en otros aspectos del tratado se mostró menos flexible. Cartago debía proceder a la evacuación de cualquier ciudadano que aún permaneciera en Hispania, entregaría todas sus posesiones ultramarinas y varios territorios del norte de África se entregarían al nuevo rey de Numidia, Masinissa, como pago por los servicios prestados. Asimismo, todos los presos de guerra quedarían libres sin rescate alguno, los desertores serían entregados y se prohibía el uso de elefantes de guerra en los conflictos militares que Cartago tuviera que asumir en el futuro. Toda su flota pasaría a control romano, excepto 10 naves y, aunque mantenía su autonomía en asuntos internos, desde ese momento cualquier acción en política exterior estaría supeditada a la aprobación romana, quedando obligada a aportar apoyo militar si era necesario y al pago de 10 000 talentos (aproximadamente 260 000 kg de plata) a pagar en 50 años como reparaciones de guerra.

Aníbal, consciente de que la resistencia solo habría empeorado las cosas, decidió apoyar el tratado, aconsejando a los dirigentes de la ciudad que hicieran lo mismo. Sin embargo, la venganza romana aún no había terminado. Escipión ordenó que la flota púnica zarpara hasta situarse a la vista de sus habitantes, momento en el que ordenó quemar todas y cada una de sus naves. Poco después embarcó con sus tropas en dirección a Italia, donde se le concedió el triunfo como el salvador de la patria y vencedor del indestructible Aníbal, trayendo consigo parte del inmenso botín de guerra que habían tenido que aportar los cartagineses. Desde entonces sería apodado el Africano por sus victorias en aquellas tierras que, a la postre, habían colocado todo el Mediterráneo occidental bajo control romano.

Al parecer, existían rutas básicas por donde se movían las escuadras cartaginesas para llevar a cabo sus ataques, incursiones de saqueo y aprovisionamientos, pese a la vigilancia que los romanos mantenían en el Mediterráneo occidental. Una de ellas partía de Cartago en línea recta hacia el norte, costeando Cerdeña hasta Córcega y, desde allí, alcanzaba la costa italiana en algún

punto escasamente frecuentado. Otra de ellas alcanzaba Sicilia desde la capital púnica, costeaba el norte de la isla y llegaba al archipiélago de las Egadas y las Eolias, lugar a través del cual también era posible alcanzar Italia. La última de las que conocemos costeaba Sicilia por el sur para acceder al mar Jónico y, desde allí, se navegaba hacia la costa de Brucio y el golfo de Tarento. En esos contextos era posible evitar un enfrentamiento naval sin demasiada dificultad, propiciando severas críticas emanadas desde el Senado hacia los navarcos romanos, quienes se mostraron incapaces de interceptar a sus enemigos o, cuando lograban divisarlos, no conseguían evitar que escaparan. De hecho, no se conoce ninguna flota de suministros o refuerzos que, enviada a Italia o Hispania, fuese realmente interceptada por los romanos. En cambio, los cartagineses consiguieron capturar una gran flota de suministros destinada a los ejércitos de Hispania cerca de la costa etrusca al poco de comenzar las hostilidades. A lo largo de este conflicto, ambos contendientes nunca sostuvieron un combate naval de envergadura. Cartago logró fácilmente que sus naves arribaran a Hispania y Sicilia con gran facilidad sin que los romanos consiguieran reducir su libertad de acción, pues los púnicos siempre rehuían el combate retirándose antes de que comenzara o cuando las bajas aún no eran significativas para no lamentar la pérdida de flotas enteras, con el coste que ello hubiera supuesto.

No obstante, esta estrategia tenía sus desventajas. De hecho, a excepción de envíos puntuales y de menor envergadura, Aníbal apenas fue capaz de recibir el apoyo necesario desde Cartago durante más de 10 años de conflicto, un hecho que pudo haber cambiado el signo de la guerra. En realidad, Roma seguía controlando el Mediterráneo occidental, y si no hubiera sido por el concurso de su Armada, importantes operaciones como la conquista de Hispania y la victoria en el norte de África hubiesen sido imposibles.

El Senado romano siempre reconoció la importancia de mantener cerradas las rutas marítimas a los cartagineses. De hecho, a pesar de los abundantes datos que los autores clásicos nos han aportado sobre este enfrentamiento, se desconoce con seguridad el número total de efectivos con que contaba la flota cartaginesa al comienzo de las hostilidades. Solo se mencionan los 60 navíos

destinados a proporcionar apoyo durante las operaciones en Hispania. Y en lo que se refiere a la costa africana, el número de buques varió mucho a lo largo del conflicto, pero se cree que pudieron alcanzar los 130 en algunos momentos, siempre muy lejos de las cifras que conocemos para la Primera Guerra Púnica. En términos generales, y a pesar de las derrotas marítimas sufridas en las costas de Hispania, las flotas cartaginesas supieron aprovechar la incapacidad de los romanos para proteger correctamente las costas bajo su control realizaron grandes hazañas que demostraron, una vez más, su pericia marinera.

La guerra romano-siria

Tras la marcha de los romanos, el prestigio de Aníbal le permitió ocupar más tarde el cargo de sufete (196 a. C.), donde se preocupó por favorecer la recuperación económica para cumplir con los pagos anuales impuestos por sus antiguos enemigos. La pérdida de la Armada y las duras exigencias romanas en política exterior dificultaron la apertura de nuevas vías comerciales o cualquier nueva expansión de la influencia cartaginesa en el Mediterráneo, pero la flota mercante había quedado intacta y podía utilizarse para reactivar el comercio a partir de un mejor aprovechamiento de los recursos agrícolas aún bajo su control. Gracias al apoyo de la Asamblea de Pueblo, reformó el sistema constitucional cartaginés frente a los abusos del sistema oligárquico tradicional, al mismo tiempo que obligó a que los cargos públicos acusados de cohecho fueran juzgados, lo que permitió mejorar el sistema fiscal y financiero cartaginés. De este modo, la Hacienda pública no solo fue capaz de cumplir con los pagos a Roma, sino de acumular superávit. Sin embargo, en el proceso se había granjeado poderosos enemigos, que no dudaron en denunciarle falsamente ante el Senado romano para deshacerse de él.

Aníbal fue acusado de traicionar el tratado de paz y conspirar con el rey seléucida Antíoco III para formar un ejército y atacar Roma. El Senado decretó su arresto (195 a. C.), pero alguien lo avisó a tiempo para que escapara de esta trama. Ante la imposibilidad de localizarlo, el Gobierno cartaginés lo condenó a muerte en rebeldía, confiscó todas sus posesiones y arrasó su casa hasta los cimientos. La envidia de sus propios conciudadanos había

convertido a una leyenda militar adorada por el pueblo en un prófugo perseguido y, sin saber dónde ir para alejarse de los dominios romanos, recaló en Asia Menor. Allí sirvió como general mercenario para los dirigentes de Éfeso, Tiro y Antioquía, hasta que terminó en la corte seléucida del propio Antíoco III, cuya tensa relación con Roma hizo que apreciara enormemente la experiencia de tan afamado personaje.

Aníbal no dudó en aconsejarle que acabara con los romanos cuanto antes, pues el tiempo no hacía sino fortalecerles, de forma que abandonara cualquier pretensión expansionista hacia el Mediterráneo oriental. Convencido de la situación, Antíoco le puso al frente de la Armada seléucida, con la cual pretendía navegar hasta Cartago para reavivar un conflicto que mantendría a los romanos ocupados en dos frentes, pero el Senado era consciente de sus planes y envió dos embajadas: una con la misión de impedir que los dirigentes de Cartago pensaran siquiera en apoyar al Bárcida y otra en dirección a la corte de Antíoco III. Sin embargo, el soberano no se encontraba allí, sino en Pisidia, por lo que los enviados del Senado se vieron obligados a parlamentar con el propio Aníbal sin llegar a ninguna conclusión. Ante lo inevitable de la guerra, Aníbal puso en marcha su plan y navegó con la flota seléucida hacia Cartago, pero fue informado de que, probablemente, acabaría apresado, por lo que regresó a su base para preparar la campaña contra los romanos que su rey iniciaría en el 192 a. C.

Las dos primeras guerras púnicas habían dejado a Roma como la única potencia soberana en el Mediterráneo occidental, cuyo poder poco a poco se extendía hacia oriente, donde importantes talasocracias como Rodas o Pérgamo pronto se convertirían en sus aliadas. Las derrotas de Filipo V de Macedonia (197 a. C.) y Esparta (195 a. C.) no solo le otorgó el control sobre aquellos territorios, sino también el uso de sus recursos y flotas, de entre las cuales decidió mantener en el Egeo tan solo una escuadra de 25 buques de guerra, que pronto se revelaron insuficientes para contener las aspiraciones de Antíoco III en Grecia. Por eso, el Senado decidió reformarla hasta contar con 56 naves, además de otras 25 adicionales que aportaron los rodios. Las tropas seléucidas enviadas a Grecia poco pudieron hacer frente a las experimentadas legiones romanas, y tuvieron que replegarse hacia Asia Menor. Era cuestión

de tiempo que sus enemigos llegaran hasta la misma frontera del imperio.

Entre el 198-195 a. C., una flota romana a cargo de Lucio Quincio Flaminino capturó Eretria, Leucas y otros enclaves costeros en Grecia durante la campaña iniciada frente al tirano espartano Nabis, aprovechando la movilidad que esta le proporcionaba. Poco después, las escuadras de sus aliados pergamenses (10 trirremes y 30 *lemboi*) y rodios (posiblemente compuesta por trihemiolias) se presentaron ante Flaminino.

Las flotas romana y seléucida se enfrentarían varias veces en los años posteriores. En el 191 a. C., 70 naves seléucidas fueron derrotadas ante las naves romanas y aliadas de Pérgamo, donde 13 de ellas fueron capturadas y otras 10, destruidas. Con ellas, la flota romana alcanzó las 95 embarcaciones en el Mediterráneo oriental, además de los aportes ofrecidos por los reinos afines, pero Antíoco III aún contaba con recursos y logró reunir una nueva escuadra de 90 navíos en su base de Éfeso, que puso en manos de Aníbal. Este decidió viajar a Siria para conseguir el apoyo de las embarcaciones fenicias, pero la flota romana comenzó entonces el bloqueo del puerto de Pérgamo para acabar con la Armada seléucida.

Contra todo pronóstico, las naves de Antíoco III lograron superar el cerco y pusieron rumbo hacia Levante para reunirse con la escuadra que pudo reunir su almirante antes de enfrentarse a los romanos. En su camino se toparon con una flota rodia de 27 embarcaciones, aliada de los romanos, a la cual consiguieron derrotar hasta apoderarse de 20 navíos enemigos. Por su parte, Antíoco III inició el sitio de Pérgamo, de forma que los buques pergamenses que servían en la flota romana se vieron obligados a abandonarla para socorrer a su ciudad. De ese modo, los restantes navíos romanos no contaban con efectivos suficientes para tratar de imponerse a la flota formada por Aníbal. El líder cartaginés había logrado el apoyo de 45 buques que sumar a la flota seléucida, pero antes de que consiguiera reunirse con ellos fue interceptado por otra flota rodia de 36 embarcaciones y resultó derrotado (190 a. C.). Los rodios capturaron 13 naves enemigas gracias a la menor envergadura y mayor maniobrabilidad de sus naves, pero Aníbal logró escapar una vez más. No tardaría mucho en producirse el enfrentamiento decisivo entre ambas flotas, en octubre de ese

mismo año, cuando 90 buques seléucidas se enfrentaron a 58 naves de guerra romanas y 25 rodias al norte de Éfeso. A la postre, la que se conocería como batalla de Mioneso supuso una nueva victoria para la Armada aliada romana, que se saldó con 16 naves enemigas destruidas y otras 13 capturadas. Ni siquiera la poderosa Armada seléucida había sido capaz de imponerse en el Mediterráneo oriental, que pronto quedaría también en poder de los romanos.

Por su parte, Cartago hizo honor a los acuerdos alcanzados y proporcionó a los romanos no solo los suministros necesarios para enfrentarse a Antíoco III, sino también 6 buques de guerra de entre los que Roma le había permitido mantener. Tras la victoria romana en la batalla de Magnesia (188 a. C.), se firmó el Tratado de Apamea, que incluía la obligación de mantener tan solo 10 naves como parte de la flota seléucida en adelante (del mismo modo que sucedió con Cartago) y entregar al líder cartaginés, una orden promulgada por el propio Escipión. El soberano seléucida no quiso traicionar a su aliado y decidió facilitar su huida. Desde entonces, Aníbal pasó por Armenia y Bitinia, donde, cansado de huir, optó por envenenarse antes de caer en manos de sus peores enemigos (183 a. C.).

La Segunda Guerra Macedónica (200-197 a. C.) no tuvo enfrentamientos navales conocidos, pero esta nueva derrota tuvo consecuencias en la Armada macedonia por el tratado firmado entre ambos contendientes, ya que incluía la obligación de entregar toda su flota excepto cinco naves y la galera real (un Clase 16).

Entre el 171-168 a. C., se produjo la Tercera Guerra Macedónica, a partir de las reclamaciones efectuadas por el rey Eumenes de Pérgamo. Los romanos hicieron creer a Perseo que la vía diplomática era posible, de forma que cuando este fue consciente del engaño, las tropas romanas ya estaban avanzando hacia Grecia. Las legiones esperaban a las falanges macedonias, mientras la flota quedó estacionada en Calcis a la espera de acontecimientos, considerada como el acceso marítimo a Grecia. Sin embargo, ante la inexistencia de una escuadra enemiga capaz de oponer resistencia, las naves aliadas aportadas por Cartago, Heraclea Pontica, Calcedonia, Samos y Rodas regresaron a sus bases. Solo permanecieron activas las embarcaciones ofrecidas por el propio Eumenes. En el transcurso del conflicto, la flota romana comandada

por Cneo Octavio contribuyó a la victoria de las legiones a cargo de Emilio Paulo en Pidna, llegando a dirigir la persecución del monarca enemigo hasta Samos, por lo que se le otorgó el triunfo naval. Se impuso la prohibición a los macedonios de utilizar la madera de sus bosques para la construcción de embarcaciones y Emilio Paulo regresó a Roma en la galera real que poco antes había pertenecido a Filipo V, remontando el Tíber para asombro de los espectadores que se arremolinaban en las orillas. Poco después, Roma derrotó al usurpador Andrisco para someter un nuevo levantamiento en Macedonia, que, como resultado, se convirtió en una nueva provincia romana (148 a. C.). Atalo de Pérgamo contribuyó con una escuadra cuando la Liga Aquea se rebeló en el 146 a. C. como parte de la flota romana que conquistó y saqueó Corinto.

En ese mismo momento, Roma demostraba la necesidad de mantener activa la Armada debido a los constantes compromisos a los que tuvo que hacer frente, pues se inició también la Tercera Guerra Iliria (168 a. C.). El rey Gentio había decidido alinearse a favor de Perseo, por lo que la Marina romana destruyó su flota y conquistó la capital, Scodra (Albania), capturando a Gentio junto con las 220 embarcaciones que conformaban el resto de su Armada. En cualquier caso, aun a pesar de los beneficios que su apoyo a Roma reportó a los gobernantes de Pérgamo, Rodas, etc., el Senado siempre vigiló que sus ambiciones y poder nunca llegaran a convertirse en un problema. De ese modo, pronto su favor comenzó también a recaer en otros soberanos, como el rey Prusias de Bitinia, con el fin de evitar que adquirieran demasiado influencia en sus territorios o, como en el caso de Rodas, apoyaron a Delos para debilitar su economía.

Lo más interesante de estos conflictos, al menos en cuanto al ámbito naval, no fue tanto la existencia de operaciones militares como lo que podríamos denominar la «intrahistoria», y la llegada de la flota romana a Calcis durante la campaña contra Perseo nos ofrece una buena oportunidad de referirnos a un hecho poco tratado en las obras dedicadas a la Marina en la Antigüedad. Nos referimos a lo que suponía para la población la presencia de una enorme flota durante un tiempo prolongado. Muchas veces las fuentes no se detienen en ofrecernos las cifras totales de naves que

conformaban una flota, y cuando lo hacen, casi nunca incluyen las naves auxiliares que las acompañaban. Una flota de 100 navíos suponía la presencia de decenas de miles de tripulantes, infantes y remeros que de repente aparecían en un puerto aliado con todo lo que ello suponía. Era necesario que las autoridades del lugar hubieran actuado eficientemente y con antelación para prever sus necesidades, pues, de lo contrario, rápidamente se agotarían los suministros que atesoraba para su propia supervivencia. Es más, los mandos de las flotas solían actuar como si aquellos territorios les pertenecieran, provocando así el recelo de sus anfitriones. En este ejemplo concreto, aunque los romanos despidieron a la mayoría de naves aliadas, las autoridades de Calcis pronto elevaron una queja al Senado afirmando que hubiera sido mejor que nunca aparecieran. Las ociosas tripulaciones provocaban disturbios y consumían todos sus recursos sin medida, puesto que sus oficiales decretaron que debían ser acogidos en las casas particulares durante su estancia. Es más, algunos pretores al mando de la flota en Grecia durante estos años, como Cayo Lucrecio Gallo o Lucio Hortensio, se dedicaron directamente al saqueo de poblaciones y templos y al secuestro para vender a sus cautivos como esclavos sin remordimiento alguno.

La Tercera Guerra Púnica (149-146 a. C.)

La guerra de Aníbal no solo instaló el terror en los corazones de los romanos durante décadas, sino también algo más: un profundo rencor hacia Cartago que refleja como nadie la famosa frase de Catón *Delenda est Carthago*, con la que terminaba todos sus discursos (150 a. C.). No importaba si se encontraba en el Senado, el Foro o los retretes públicos, Cartago debía ser destruida, ya que su mera existencia se había convertido en una amenaza latente que mantenía vivo el recuerdo de lo que habían pasado los romanos. Finalmente vería cumplido su sueño, aunque no viviría para verlo. La ciudad fue arrasada con tal minuciosidad que los arqueólogos solo hemos conseguido encontrar escasos restos de lo que antaño fuera la ciudad más rica del Mediterráneo occidental. Los edificios fueron incendiados, luego demolidos y, para finalizar, sus cimientos se arrancaron hasta el punto de que el páramo en el que se convirtió aquel lugar acabó cubierto de sal. Nada volvería a crecer allí. Ni siquiera los cronistas e historiadores filorromanos pudieron

ocultar su rechazo y horror ante tan salvaje destrucción.

Pero comencemos por el principio. Desde el mismo momento en que Cartago firmó la paz con Escipión, sus habitantes volcaron todos sus esfuerzos en su recuperación económica. A pesar de las dificultades y las restricciones impuestas, se optó por reorganizar el territorio y la aplicación de nuevos sistemas de regadío para explotar sus propios recursos agrícolas hasta el punto de que, tan solo 30 años después, fueron capaces de exportar ingentes cantidades de productos a todos los rincones del Mediterráneo. La propia Roma se convirtió en uno de sus principales clientes debido a la constante necesidad de importar suministros básicos para alimentar a la población y a sus ejércitos en campaña continua. Los beneficios de sus renovadas redes comerciales permitieron ofrecer a los romanos 500 000 modios de trigo sin coste alguno, aunque, desconfiados, estos decidieron pagar religiosamente hasta la última moneda. Es más, los cartagineses colaboraron con sus reducidos buques de guerra a las flotas romanas enviadas para enfrentarse a Perseo de Macedonia y Antíoco III. Tan solo una década después de su derrota, Cartago envió una delegación para exponer ante los estupefactos senadores una oferta: si pasaban los romanos por apuros económicos, ellos estaban dispuestos a pagar en una sola entrega todas las reparaciones de guerra que aún restaban por cumplir según los plazos estipulados. Esta situación provocó un creciente temor entre los romanos, pues determinados sectores comenzaron a especular con la posibilidad de que tales beneficios desembocaran en un nuevo conflicto abierto, y muchos aún recordaban vivamente los padecimientos que Aníbal les había provocado. No en vano, las delegaciones romanas enviadas periódicamente a Cartago no hicieron sino constatar su espectacular recuperación económica, causando aún mayor inquietud. Su prosperidad se convirtió en alimento de un odio regenerado ante lo que consideraban una amenaza latente para Roma, y Catón fue su mayor exponente.

Ante el Senado (149 a. C.), Catón se presentó con un cestillo de higos jugosos y frescos que compartió entre los padres conscriptos antes de preguntarles:

— ¿De dónde creéis que proceden estos higos?

Como el viejo Catón era amante de la agricultura, unos decían que de su propia huerta; otros, de las campiñas cercanas a Roma, y algunos negaban que, en ese estado, su lugar de procedencia se encontrara más lejos que Campania… Ante el murmullo creciente de sus acólitos, exclamó:

> — ¡De Cartago! Si los higos llegan así de frescos, imaginaos cómo llegarán los cartagineses a las puertas de Roma.

Sus partidarios lograron por fin imponerse a quienes aún se resistían, encabezados por Escipión Emiliano, aunque fueron capaces de obtener el compromiso del Senado para que sus habitantes no fueran esclavizados y se permitiera reconstruir la ciudad lejos de la costa, de forma que nunca más se convirtiera en una amenaza para los intereses comerciales y estratégicos de Roma. Por su parte, en Cartago nunca imaginaron tal reacción, pues se habían esforzado en obedecer siempre los compromisos aceptados ni existía un *casus belli* que la justificara, por lo que la ciudad no se preparó para la defensa ante la escalada de odio que ya había tomado forma en Roma. De hecho, se envió una nueva embajada para llegar a un acuerdo, pero ya era tarde. Para entonces las legiones se habían concentrado en Sicilia a la espera de embarcar; no había vuelta atrás.

Estas desembarcaron cerca de Útica sin oposición (149 a. C.). En la operación, se emplearon 50 quinquerremes, 100 trirremes y un elevado número de embarcaciones menores, aunque Cartago nunca intentó reconstruir su Armada. Cumpliendo con el tratado, tan solo contaba entonces con las 10 naves de guerra que les estaba permitido mantener, por lo que enviaron una nueva embajada a Útica para dejar claro que no presentarían batalla. Se les exigió la entrega de todas las armas que albergara la ciudad, de forma que, si al inspeccionarla encontraban una sola espada, no habría piedad. Estaba claro que los romanos no tenían intención de negociar y, pasara lo que pasara, la ciudad debía ser destruida, por lo que intentaron justificarlo. Los aterrorizados delegados regresaron para informar y, al poco, se presentaron de nuevo ante los romanos para hacerles entrega de 200 000 panoplias militares, 2000 catapultas y ballistas, y los 10 barcos de guerra que conformaban su flota,

además de 50 nuevas naves que lograron construir a toda prisa en sus astilleros. La escena demostraba que los cartagineses no estaban tan indefensos como podía esperarse, pero quedaba claro que tampoco pretendían oponerse a sus renovados enemigos, por lo que se les prometió mantener la autonomía a cambio de abandonar la ciudad y establecerse en una nueva ubicación que no podría situarse a menos de 15 km de la costa.

Las desproporcionadas exigencias romanas provocaron la reacción deseada, ya que abandonar el territorio sagrado de la ciudad significaba su muerte como nación, pues afectaría a su cultura y tradiciones. A su regreso, los embajadores fueron acusados de traición y ejecutados, y entre sus ciudadanos se extendió una ola de resentimiento hacia los romanos que provocó el exterminio de los que allí se habían asentado tiempo atrás. Las autoridades decretaron el rearme.

Los acontecimientos posteriores, que desembocaron en el asedio de la ciudad y su posterior destrucción, son bien conocidos, pero no los trataremos aquí en detalle debido a que el papel desempeñado por las Armadas de ambos contendientes en este conflicto fue testimonial. De hecho, Cartago había entregado sus naves, y los romanos las emplearon únicamente como apoyo para sus operaciones en tierra. Sin embargo, merece la pena detenernos en algunas acciones aisladas que muestran su importancia en los conflictos militares de la Antigüedad.

Los cónsules enviados para esta tarea fueron, inicialmente, Manlio y Censorino, quienes se encaminaron directamente hacia la ciudad para sitiarla por tierra y mar con su flota y los 80 000 efectivos destinados a la tarea. Las naves apenas se concentraron en hostigar, sin demasiado éxito, uno de los sectores del perímetro amurallado orientado a la laguna cercana y que aparentaba ser vulnerable al asalto, pero los defensores lo evitaron constantemente. Fue Censorino quien se encargó de dirigir las acciones que involucraban a la flota, instalando su campamento en la misma lengua de tierra que unía la ciudad con el continente, bajo las murallas, para forzar las defensas del enemigo en ese mismo sector, mientras Manlio se atrincheraría en el istmo, protegiendo el flanco continental con sus tropas.

Inicialmente, los defensores lograron resistir gracias a sus

poderosas murallas y la tenacidad que otorgaba la seguridad de luchar por sus vidas. De esta forma, poco después de iniciarse el asedio, Censorino tuvo que abandonar su posición para instalarse en otra ubicación, ante el temor de que las aguas insalubres de la laguna acabaran con su ejército, que ya contabilizaba numerosas bajas por enfermedad. Para ello decidió emplear la flota, en busca de una mejor ubicación cerca de la costa. Sin embargo, enterados de sus intenciones, los cartagineses esperaron a que los legionarios accedieran a sus naves para que el peso les impidiera maniobrar con agilidad y, en ese momento, iniciaron un ataque sorpresa utilizando brulotes a los que prendieron fuego. Al parecer, el éxito de la iniciativa fue tal que los romanos no solo perdieron una gran cantidad de efectivos, sino también la práctica totalidad de su flota, aunque pronto sería repuesta.

Hasta entonces, y tras este descalabro, Censorino decidió utilizar el resto de su ejército y las naves supervivientes para hostigar a algunos de los territorios y ciudades costeras que permanecían del lado cartaginés. Sin embargo, no tuvo mucho éxito, y el avanzado estado de la campaña en ese momento le obligó a regresar a Roma, quedando Manlio a cargo de las operaciones hasta la llegada de los nuevos cónsules. Entretanto, y ante los problemas causados por las salidas de los defensores, Manlio decidió fortificar su campamento con muros de piedra que en su recorrido llegaron hasta el mar con el fin de contar con una salida marítima si la situación lo requería. Así, ordenó la instalación de un puerto fortificado para proteger las vías de suministro, prueba de su importancia en este tipo de operaciones. No obstante, sin sus naves, el bloqueo marítimo de la ciudad no era posible, de modo que los cartagineses consiguieron emplear los buques que aún mantenían para asegurar el abastecimiento por mar, mientras que los romanos comenzaron a agotar sus reservas. Es más, los cartagineses intentaron una incursión nocturna para destruir el puerto fortificado y rendir a los romanos por hambre, pero fueron rechazados.

Las escasas naves de guerra con las que contaban los cartagineses establecieron su base en la cercana ciudad de Hipagreta, desde donde intentaron atacar sin demasiado éxito las flotas de suministros romanas. Poco después, cuando el Senado puso las operaciones a cargo de Escipión Emiliano, los romanos

observaron que un tramo de la muralla orientado a los acantilados aparentaba estar débilmente vigilado, ya que lo escarpado de ese sector parecía convertirlo en inaccesible. La flota romana accedió al lugar y los soldados ascendieron por los riscos hasta llegar a una pequeña meseta desde donde atacaron ese sector de la muralla con éxito, aunque tras duros combates, los defensores lograron expulsarlos.

Escipión se encargó de estrechar el cerco a la ciudad de forma total y efectiva, empleando para ello no solo al ejército, sino también a su flota, a cargo de Atilio Serrano. En el exterior, los cartagineses ya solo podían esperar la ayuda de su aliado númida Bitia, quien apenas contaba con unas pocas naves con las que intentar aprovisionarlos cuando la flota romana se desplazaba para cubrir otros sectores de la costa, y con el riesgo que ello suponía, por lo que el hambre comenzó pronto a hacer mella en la ciudad. Aunque Escipión sabía que la victoria era cuestión de tiempo, no quiso esperar, y decidió emprender la difícil tarea de cegar el puerto comercial de la ciudad para que ningún barco pudiera ya acercarse, volcando toneladas de escombros y lastres en un banco de arena cercano. En vista de la situación, los cartagineses decidieron abrir una salida al mar desde el puerto militar para mantener los aprovisionamientos y, de ser posible, realizar un ataque naval a la desprevenida flota romana. Para ello, prepararon no solo todas las naves de guerra disponibles, sino que también emprendieron la construcción de cuantas fue posible, utilizando toda la madera de la ciudad, incluida la que pudieron proporcionar los templos. Así, tanto los romanos como los cartagineses se emplearon a fondo día y noche para llevar a cabo sus obras de ingeniería, sin que Escipión fuera consciente de que el dique con el que esperaba bloquear el puerto pronto no le serviría de nada.

Era vital para los cartagineses que sus planes permanecieran en secreto si querían tener éxito. Escipión había ordenado construir una enorme torre de vigilancia desde la cual observar los movimientos del interior de la ciudad, en donde, excepto los miles de hombres que trabajaban en la titánica obra del puerto y la construcción de las embarcaciones, la mayoría de sus habitantes no sabían nada de lo que estaba sucediendo. Los romanos escuchaban fuertes sonidos procedentes del puerto militar, pero como lo

consideraban bloqueado, no les dieron importancia. Una vez estuvo todo preparado, los cartagineses derribaron el último tramo de la muralla del puerto militar y, tras retirar apresuradamente los escombros, una heterogénea flota de aproximadamente 50 navíos de guerra y otros muchos de diverso calado, atravesó la abertura en dirección a la dispersa flota romana. Sin embargo, ante los atónitos ojos de Escipión, los cartagineses desperdiciaron un tiempo precioso en formar una línea frente a las naves romanas en lugar de atacar directamente, perdiendo así el factor sorpresa. Es más, si esta decisión parece increíble, qué decir de que la flota cartaginesa optara luego por dar media vuelta y regresar al puerto sin emprender ninguna acción, para no volver a salir hasta dos días más tarde, momento en que la escuadra romana ya les estaba esperando formada en orden de batalla.

Los barcos romanos eran más grandes y pesados que los de sus oponentes, por lo que las naves púnicas trataron de aprovechar su mayor maniobrabilidad para rodearlos, tratando de golpear sus remos o el timón para inmovilizarlos, de forma que ya no les fuera posible escapar a sus espolones. Parecía que los cartagineses conseguirían la victoria, pues sus enemigos trataban de alcanzarlos sin éxito, pero el desenlace estuvo en el aire hasta el final. Tras toda una jornada de lucha sin cuartel, los púnicos decidieron replegarse para continuar al día siguiente, con tan mala fortuna que la retirada se llevó a cabo de forma desordenada, quedando bloqueado el acceso al puerto. Para solventarlo, se ordenó que los buques de mayor calado se desviaran para atracar en el malecón exterior, protegidos por las defensas y la guarnición situadas en esta posición. Por su parte, los romanos intentaron aprovechar la situación para destruirlos, pero su escasa maniobrabilidad les hizo chocar con ellos, provocando el mismo número de bajas en ambos bandos, al mismo tiempo que quedaban expuestos a los artilleros enemigos durante su lento retroceso.

En ese momento, Escipión recibió a los capitanes de cinco naves fenicias procedentes de Sidón que se presentaron como aliados. Estos propusieron una táctica para acometer a las naves púnicas de malecón, de forma que anclaron sus buques lejos del puerto y, largando cabo, las embistieron a golpe de remo, para después retirarse rápidamente tirando de este. La velocidad a la que

emprendieron estas acciones reducía el riesgo de verse alcanzados por los proyectiles enemigos, causando importantes bajas en sus embarcaciones. Solo la llegada de la noche detuvo los combates, pero parece que la flota cartaginesa se vio mucho más afectada de lo que explican las fuentes, pues no volvería a ser empleada ni mencionada durante el resto de las operaciones. De haber conseguido gestionar adecuadamente su ventaja quizá habrían conseguido revertir el curso de la guerra, pero tras tantos esfuerzos, la Armada púnica debió quedar inoperativa.

Cartago trató de resistir ferozmente, pero poco después las legiones de Escipión lograron apoderarse por completo de la ciudad (146 a. C.). La imponente capital púnica, otrora dueña de un inmenso imperio que consiguió aterrorizar a los romanos como nunca nadie lo haría, fue destruida hasta sus cimientos y borrada de la faz de la Tierra. Los supervivientes fueron esclavizados para dedicarlos a los trabajos más penosos. Los desertores romanos que colaboraron en su ayuda se entregaron a las fieras del circo y las poblaciones que se aliaron con ella durante el conflicto corrieron la misma suerte, repartiéndose sus posesiones entre los núcleos aliados de los romanos. Tal era el odio que los romanos sentían hacia los cartagineses. Los soldados dedicaron dos días completos a los saqueos, tras los cuales la ciudad fue pasto de las llamas, que no se apagaron durante otros 16 días más. Se cuenta que el propio Escipión, consciente del horror que había traído la destrucción de Cartago, vaticinó que Roma también acabaría destruida algún día por sus enemigos, quienes contemplarían sus llamas igual que él hacía en ese momento, quizá consciente de que la ambición romana no dejaba de sumar el odio de los infinitos pueblos que había logrado conquistar.

Las guerras mitridáticas

Con la desaparición de Cartago, no quedaba ya ninguna potencia capaz de disputarle el dominio del mar a los romanos en el Mediterráneo. Más allá de las flotas necesarias para mantener su supremacía, proteger las rutas comerciales y dar apoyo a los ejércitos de tierra, era necesario reducir el elevado coste que una Armada tan poderosa suponía para el erario público. Por ese motivo, el Senado decidió desmantelar las naves que ya habían

cumplido sobradamente su servicio, siendo reemplazadas solo parcialmente. A finales del s. II a. C. no parecía que ningún enemigo fuera capaz de estimular de nuevo una inversión en la Marina a la altura de la impuesta por el Imperio púnico, de forma que esta faceta del ejército romano comenzó a descuidarse progresivamente. Solo algunos grupos de piratas dispersos mantenían su actividad en distintos puntos del Mediterráneo, pero los romanos decidieron actuar únicamente cuando fue estrictamente necesario para mantener la seguridad del comercio marítimo.

En el 189 a. C., los romanos consiguieron acabar con los piratas cretenses y, tan solo un año más tarde, aseguraron las aguas del mar Jónico frente a este tipo de actividad. Algo más tarde, los piratas baleáricos correrían la misma suerte (122 a. C.), pero estas campañas tan solo proporcionaron un respiro temporal, pues nunca dejaron de surgir capitanes temerarios dispuestos a buscar fortuna en el mar. Cuando la mayoría de potencias mediterráneas acabaron bajo dominio romano, las grandes flotas que habían financiado durante siglos desaparecieron, y con ellas miles de tripulantes quedaron desempleados. Sin otras opciones para sobrevivir, unirse a una escuadra pirática se convirtió en la forma más rápida de obtener grandes beneficios aprovechando sus conocimientos y experiencia.

Cuando Roma se interpuso en los planes de Mitrídates VI, el rey del Ponto, tuvo reunir los barcos necesarios entre sus aliados o encargar su construcción a los astilleros helenos (86 a. C.). Necesitaba derrotar a la flota de Mitrídates para desembarcar sus tropas en Oriente Próximo, y lo consiguió hasta en dos ocasiones. No sería la última vez que el Senado se vio obligado a realizar este tipo de levas, pues la campaña se prolongaría más de lo esperado, y ni siquiera en esas circunstancias los romanos se decidieron a formar o movilizar una gran escuadra. En realidad, durante el reinado de Mitrídates V (150-121 a. C.), las relaciones con Roma siempre habían sido cordiales, hasta el punto de haberle cedido varias embarcaciones militares durante la Tercera Guerra Púnica o durante las disputas provocadas por Aristónico, cuando defendió sus derechos al trono de Pérgamo.

Sin embargo, una vez su hijo Mitrídates VI alcanzó el trono a la edad de veinte años (123-63 a. C.), pronto demostró su ambición.

Ciertamente, Roma no le ofreció motivos para mantener la política tradicional de su reino, pues no dudó en arrebatarle el control sobre Frigia sin ofrecer explicaciones. Su reino no era extenso, pero sí potencialmente muy rico en minerales, bosques, cultivos o ganado, y se encontraba estratégicamente situado para beneficiarse del tráfico comercial. Para mantener su poder, la flota de Mitrídates controlaba el mar Negro y los estrechos, pero aún no era lo suficientemente poderosa como para asegurar el éxito en sus aspiraciones, por lo que siempre trató de fomentar su desarrollo.

A pesar de todo, inicialmente Mitrídates mantuvo buenas relaciones con Roma, reacia a involucrarse en asuntos que se desarrollaban más allá de la provincia de Asia. En esta época, tenía otras amenazas más urgentes de las que ocuparse. No obstante, el Senado no tardaría en comenzar a inquietarse por el poder que le estaban proporcionando sus recientes conquistas militares, especialmente en la medida en que estas podían afectar a sus intereses en la región. De hecho, quienes aún se mostraran escépticos pronto disiparon cualquier duda cuando Mitrídates VI y Nicomedes de Bitinia se aliaron para ocupar Paflagonia y repartírsela (108-107 a. C.). Sin tiempo que perder, una delegación romana exigió que los agresores restablecieran la situación política anterior. La negativa de Mitrídates significaba la aparición de un nuevo y poderoso enemigo en oriente, y nada desdeñable. El rey del Ponto era conocido como hábil político y diplomático, pero, sobre todo, excelente militar y estratega que no daba un paso sin sopesar la situación. Sabía que los romanos estaban demasiado ocupados librando la Guerra de Yugurta y controlando el foco de inestabilidad constante que suponía la frontera del Rin, por lo que su postura no recibiría una respuesta inmediata. El tiempo de que dispondría hasta que Roma disipara tales amenazas, si es que lo conseguía, pudo emplearlo para preparar a su ejército y continuar sus planes. Sin embargo, los territorios bajo control romano en oriente eran considerados como enclaves estratégicos, vitales para el dominio político y comercial sobre el Mediterráneo oriental, por lo que era imperativo mantener el *statu quo* en la región.

La Guerra de Yugurta (111-105 a. C.) supuso la movilización de 40 000 soldados desplazados al norte de África, gracias al apoyo de la flota, la cual permitió también la conexión marítima con la

ciudad de Leptis Magna, que solicitó la protección de Roma. Las naves romanas colaboraron logísticamente en las campañas contra cimbrios y teutones en el norte (113-101 a. C.). De hecho, su concurso propició la construcción de la *Fossa Mariana* durante las operaciones previas a la batalla de Aquae Sextiae (102 a. C.), debido a la necesidad de conectar el lago junto al cual se encontraban estacionadas las legiones de Mario, al este del Ródano, con el Mediterráneo para permitir el acceso de la flota. En ese mismo momento, la flota también estuvo presente en la campaña contra los lusitanos en la península ibérica (108-94 a. C.), llegando a internarse en el Atlántico. No en vano Quinto Servilio Cepión ordenó la construcción de un faro en la desembocadura del río Betis (Guadalquivir), como propretor de la Hispania Ulterior, y su sustituto, Publio Licinio Craso, emprendió una expedición a las islas Casitérides (94 a. C.), conocidas por ser ricas en estaño y plomo, aun cuando su identificación se discute.

El propretor Sila, que había recibido el encargo previo de acabar por fin con los molestos piratas cilicios, se dirigió a Capadocia para asegurar los intereses romanos en Paflagonia, frente a la ambición de sus vecinos. En este momento, los romanos en occidente y los partos en oriente, se convirtieron en los principales obstáculos para Mitrídates, pero estos últimos no prestaron demasiada atención al rey del Ponto, aun a pesar de que Armenia era uno de sus reinos clientes, pues les preocupaba mucho más la integridad de su frontera en Extremo Oriente. Sin embargo, la paciencia del Senado tenía un límite, y se había rebasado con creces cuando, entre el 89-88 a. C., Mitrídates se apoderó también de Bitinia, Frigia, algunas ciudades de Jonia, Paflagonia, Caria, Licia y Panfilia, llegando incluso a sitiar Rodas, tras una serie de campañas victoriosas. Era necesario actuar con contundencia si Roma no quería perder todas sus posesiones en la región y, asumida la declaración de guerra por parte del soberano póntico, Minucio Félix y Popilio Lenas se presentaron en Bizancio con una flota. El control del mar era esencial para el éxito de esta nueva contienda, pues descuidarlo ante Mitrídates podría resultar fatal. No en vano, había logrado reunir 250 000 soldados y 40 000 jinetes, 130 carros y 300 naves de guerra a su disposición. Las cifras ofrecidas por las fuentes sin duda eran exageradas, pero Mitrídates consiguió derrotar a las

legiones y, sin ellas, la flota romana tuvo que retirarse ante la posibilidad de correr la misma suerte.

Los romanos le habían dejado el paso libre hacia el Mediterráneo, propiciando la expansión del reino del Ponto más allá de lo que nunca habían soñado sus antepasados. El Senado ya no contaba con aliados fieles en aquellas tierras, y la flota de Mitrídates extendió su influencia desde el mar Negro al Egeo y al resto del Mediterráneo oriental, lo que favoreció también al comercio. Ante esta situación, Rodas se convirtió en el puerto seguro más cercano al teatro de operaciones en previsión de una futura campaña romana, aunque se encontraba muy lejos de los dominios de Mitrídates, actuando como base naval para la flota. No obstante, Sila aún tardaría 18 meses en completar los preparativos necesarios, por lo que el rey del Ponto tenía una oportunidad para tratar de conquistar la ciudad y arrebatársela a sus enemigos. Al mando de su poderosa flota (88 a. C.), puso cerco a Rodas, pero sus defensores lograron resistir heroicamente hasta obligarlo a retirarse. De hecho, la reducida escuadra rodia fue capaz de imponerse a las naves enemigas con inesperado éxito.

En vista del resultado, Mitrídates decidió concentrar sus esfuerzos en ampliar los efectivos de que disponía, al mismo tiempo que se aseguró el control de la propia Atenas, convirtiendo el excelente puerto de El Pireo en su base de operaciones para sus planes de expansión en territorio heleno. Si lograba controlar aquella región, el escenario bélico se situaría lejos de Asia, pero Roma no podía permitirse también la pérdida de Grecia, por lo que Sila debía actuar de inmediato. En el 87 a. C., se enfrentó varias veces a las tropas pónticas que Mitrídates había traslado allí gracias a su flota, consiguiendo derrotarlas hasta que se retiraron tras las murallas de Atenas. La ciudad suponía un obstáculo nada desdeñable para Sila, ya que Mitrídates aprovechó la superioridad de la flota para evitar cualquier bloqueo marítimo y asegurar la llegada de suministros sin dificultad.

Allí resistieron durante seis meses, y nada parecía augurar que la situación se fuese a resolver pronto para los romanos. De hecho, Rodas no estaba en condiciones de aportar las naves necesarias para derrotar a la flota póntica por sí sola, por lo que Sila comenzó a reunir buques entre los aliados fenicios, egipcios, etc., para iniciar

una campaña naval que le permitiera bloquear con éxito El Pireo hasta su rendición. Enterado, Mitrídates decidió enviar el mayor ejército jamás visto en el Ponto, con 100 000 hombres, 10 000 jinetes y 90 carros para derrotar a las legiones que sitiaban Atenas. Sin embargo, la flota no podía alejarse para transportarlos, por lo que su hijo, Arcadios, como comandante del ejército, solo pudo alcanzar el Ática por tierra, con los peligros que comportaba tan larga marcha. De hecho, no pudo llegar a tiempo, pues Sila se apoderó de la ciudad poco antes. Mitrídates había perdido su principal baluarte en Grecia, pero la flota aún era superior en el mar, lo que suponía un grave problema para sus enemigos. No en vano el ejército póntico se hizo fuerte en la región de Calcis, desde donde sus naves acosaron las ciudades griegas costeras que permanecían fieles a Roma. Sin embargo, Sila terminaría por imponerse, obligando a la firma de un duro acuerdo para Mitrídates, entre cuyas cláusulas le obligaba a entregar la mayor parte de sus buques.

Consciente de que esta victoria le proporcionaría la fama necesaria para recuperar su posición en la capital romana, Sila esperó varios meses que Mitrídates aceptara, reteniendo sus naves en el puerto mientras completaba la formación de su propia flota con las naves aportadas por sus aliados. Rodas cedió una importante escuadra para incrementar aún más la ya de por sí enorme flota en poder de Sila, pero esta no sería la única preocupación que el destino le deparaba al soberano del Ponto. Un nuevo ejército romano se presentó en oriente y consiguió derrotar varias veces a las tropas de Mitrídates hasta casi lograr capturarle en Pitane. Su comandante, Fimbria, esperaba que el almirante de la flota de Sila, Lúculo, le prestara ayuda para apoderarse de aquellos territorios y bloquear a su enemigo, pero este se mantuvo leal a su general y nunca respondió. Finalmente, gracias a ello, Mitrídates logró escapar y se reunió con Sila para aceptar sus términos (85 a. C.). La situación era demasiado delicada y necesitaba ganar tiempo. Sin embargo, el general romano añadió nuevas condiciones, entre las que se incluía la entrega de 70 embarcaciones adicionales para dar por terminado el conflicto.

Roma había recuperado el control del mar, pero la retirada de las naves reunidas por Sila propició el resurgimiento de la piratería

en el Mediterráneo oriental. La situación alcanzó un punto dramático, mientras el Senado consideraba que el rey del Ponto había salido demasiado bien parado a pesar de su soberbia, por lo que un nuevo ejército desembarcó en Asia para conquistar el reino del Ponto a cargo de Murena. Mitrídates debía rehacer sus fuerzas lo más rápidamente posible, al mismo tiempo que entregó recursos a los piratas cilicios y a los enemigos de Roma en occidente para mantenerla ocupada lejos de sus posesiones. De hecho, el acuerdo con Sila nunca llegó a suscribirse oficialmente, y poco después (77 a. C.) este falleció sin que el Senado lo hubiera ratificado. Era cuestión de tiempo que sus enemigos regresaran, pero, con la ayuda del rey armenio Tigranes, logró reunir de nuevo un poderoso ejército apoyado por una flota de 400 navíos. Así daría comienzo la Tercera Guerra Mitridática (75-65 a. C.), en esta ocasión bajo el pretexto de la muerte de Nicomedes de Bitinia, alegando el Senado que había dejado su reino como herencia para la República. Bitinia era un enclave estratégico que servía de frontera entre el reino del Ponto y los territorios orientales bajo control romano. Poseía un tramo de costa en el mar Negro que podía utilizarse para poner en riesgo el control mitridático del Ponto, así como su salida al Mediterráneo. La guerra era inevitable.

Para recuperar el control del Helesponto, Mitrídates atacó Bitinia por tierra, mientras su flota se dirigía al Egeo para impedir que las naves romanas pudieran actuar en aquella región. Al mismo tiempo, alentó a los piratas del Mediterráneo oriental a que incrementaran su actividad, lo que afectaría sin duda al comercio y los suministros de sus enemigos. Marco Antonio (sénior) fue enviado con una flota para tratar de acabar con el incremento de la piratería en la región, mientras el cónsul Aurelio Cotta se encaminaba hacia Bitinia con una flota de 78 naves de guerra. Sin embargo, la aparición de la enorme flota mitridática frente a Calcedonia frustró sus planes de desembarcar a sus tropas en Bitinia, y decidió mantenerse a resguardo en el puerto. Fue inútil: la flota mitridática atacó el puerto, quemó cuatro naves romanas y se apoderó de casi todas las demás embarcaciones, pero las tropas de su colega, el cónsul Lúculo, obligaron al ejército de Mitrídates a levantar el sitio por tierra y se retiró.

Los nuevos cónsules romanos, Lúculo y Cota, llegarían a Asia

Menor en el 73 a. C., poco después de que Mitrídates se anexionara Paflagonia. Durante las operaciones terrestres, al menos inicialmente, ambas flotas se limitaron a prestar apoyo logístico a los ejércitos en liza, aunque la superioridad de las naves pónticas le ofreció a Mitrídates cierta ventaja. Lúculo era consciente de que necesitaba una flota a la altura de su enemigo, y se decidió a reunirla. Mitrídates volvió a enviar sus naves al Egeo para repetir la estrategia que tan buenos resultados le había dado, pero esta vez se encontraron con la flota romana dirigida por Lúculo y fueron derrotadas, capturando los romanos 13 embarcaciones enemigas. Otro escuadrón mitridático fue destruido igualmente en Lemnos, y las naves restantes decidieron retirarse al mar Negro, donde una tormenta redujo aún más su número. Muchos aliados y nobles del Ponto decidieron entregar sus ciudades y fortalezas a los romanos, quizá anticipando lo que iba a ocurrir. El rey del Ponto se había quedado solo ante Roma, confiando en que las amenazas de Sertorio, Espartaco y los piratas cilicios obligaran a la retirada de las tropas romanas para hacerles frente.

La flota de Lúculo siguió a los supervivientes, proporcionando apoyo a las tropas romanas que marchaban por la costa septentrional de Asia Menor, y Mitrídates se vio obligado a huir a Armenia. Debemos suponer que la flota mitridática fue inicialmente superior en número, pero debía estar conformada por barcos ligeros, puesto que no fue capaz de imponerse a una pequeña flota romana de 64 naves (más las que debieron aportar sus aliados rodios, entre otros) dirigidas por un oficial competente como Lúculo, ni tampoco debieron contar con mayor destreza marinera. A pesar de todo, Mitrídates logró recuperar su reino en el 66 a. C., pero en ese momento era precisamente cuando Pompeyo se encontraba en plena campaña contra los piratas y contaba con recursos suficientes para hacerle frente.

Pompeyo logró derrotarle sin que la flota romana tuviera que actuar más allá de ofrecer apoyo logístico a las tropas romanas, ya que Mitrídates había perdido el control del mar tiempo atrás. Roma había conseguido sumar el mar Negro a sus dominios, a pesar de la creciente preocupación por el incremento de la piratería en el Mediterráneo, ya que su incidencia en este conflicto fue muy reducida. En el 65 a. C., Mitrídates escapó para tomar el control del

reino del Bósforo, hasta entonces dirigido por su propio hijo, que no dudó en quitarse la vida en previsión de las represalias que emprendería su padre como castigo por aliarse con los romanos. Enterado, Pompeyo, decidió emplear su flota para cerrar los estrechos, impidiendo que su enemigo consiguiera recursos a través del comercio con el Mediterráneo. Confiaba en que, enfermo y envejecido como se encontraba Mitrídates, el problema se resolviera solo. Así sucedió. El reino del Ponto nunca volvería a ser tal, y quedó anexionado a la República como parte de Bitinia, formando una nueva provincia romana.

La Marina tardorrepublicana

En el s. I a. C., el principal problema al que Roma tuvo que hacer frente en el Mediterráneo fueron los piratas. Al menos, hasta que las guerras civiles se desataron, obligando a que las flotas romanas en poder de cada bando lucharan entre sí. Pompeyo consiguió reducir considerablemente su impacto en el comercio marítimo, pero tan ancestral actividad nunca pudo erradicarse completamente. De hecho, con la intención de evitar futuros problemas, dispuso el establecimiento de varias flotas permanentes encargadas de controlar puntos estratégicos. El propio César había sufrido de primera mano el cautiverio por parte de los piratas cilicios, y sabía muy bien que toda campaña militar de envergadura necesitaba una flota de apoyo adecuada para alcanzar la victoria. Durante sus operaciones en la Galia, no solo hizo uso de sus naves para controlar la costa atlántica, sino que su participación fue esencial para derrotar a la flota de los vénetos. Es más, sin ella nunca habría podido llevar a cabo las dos expediciones que le llevaron más lejos que ningún otro romano, a Britania (55-54 a. C.), ni habría podido mantener el control del Rin.

La expansión romana había llevado el *limes* de sus territorios a la costa Atlántica en el s. I a. C., sin encontrar resistencia naval hasta que alcanzó las costas del territorio véneto (56 a. C.). Sus habitantes contaban con una larga tradición marinera en aquellas aguas, a menudo azotadas por violentas tormentas, lo que propició el desarrollo de un modelo de embarcación mucho más adaptado a esos mares que las naves romanas diseñadas para el Mediterráneo. Los vénetos las empleaban para comerciar no solo en la costa

atlántica de la Galia, sino a través del canal de la Mancha. César los describe con quillas más planas para navegar sin problemas en zonas de bajíos y aguas poco profundas cuando había marea baja, cuyos efectos eran más pronunciados en aquellas costas que en el Mediterráneo. Sus proas y popas eran mucho más altas, lo que les permitía soportar mejor el envite de grandes olas o el efecto de las tormentas más violentas. Empleaban únicamente madera de roble para el casco, la más resistente, con vigas gruesas también colocadas transversalmente, sujetas con pernos de hierro del tamaño de un pulgar, lo que les confería una mayor robustez y resistencia a los impactos de los espolones romanos. Las anclas contaban con cadenas de hierro, en lugar de cuerdas, que les mantenía firmes y las velas se confeccionaban con cuero ligero o pieles, según César, quizá porque no conocían el lino o no sabían trabajarlo, aunque, más probablemente, eran así porque serían mucho más resistentes a los grandes vientos del Atlántico.

Ante la llegada de los romanos, los galos vénetos aprestaron una flota de 220 naves, todas ellas construidas de modo que los espolones de sus enemigos apenas podían afectarles. La altura de sus bordas dificultaba también la maniobra del abordaje que tan buenos resultados había dado a los romanos en el Mediterráneo, y las torres que se instalaron en las naves de César tampoco ofrecían una ventaja reseñable. César había ordenado construir naves adicionales para suplir esa desventaja inicial con superioridad numérica, aunque finalmente no fue necesario recurrir a ello, ya que los buques romanos eran más veloces y maniobrables en parte gracias a los remeros, mientras que los vénetos solo navegaban a vela. Además, las naves romanas se equiparon con largos postes que terminaban en cuchillas, con la intención de acercarse a las naves enemigas e inutilizar sus velas y aparejos, de modo que fuera posible hundirlos a fuerza de ataques reiterados con el espolón o abordarlos más fácilmente al quedar inmóviles. La flota de César obtuvo la victoria en la batalla del golfo de Morbihan (Bretaña).

Al contrario de lo que sucedería más tarde, inicialmente las relaciones entre César y Pompeyo fueron cordiales, dado que este último se había casado con la hija de César, Julia. Solo tras la muerte de esta y el nuevo enlace matrimonial que unió a Pompeyo con los Escipiones César comenzó a vislumbrar un cambio en la

situación que podría perjudicarle. La situación en Roma era cada vez más tensa, y muchos temían que la lucha de poder desembocara en una nueva guerra civil. Entre el 10 y el 11 de enero del 49 a. C., César sorprendió a sus enemigos cruzando el Rubicón, y Pompeyo se vio forzado a escapar en dirección a Grecia, desde donde podría organizar su respuesta. Este contaba con enormes recursos y apoyos a lo largo de todo el imperio, que le proporcionaron más tropas y naves de las que César podía reunir para hacerle frente en ese momento, de forma que se concentró en destruir a sus opositores en Hispania antes de perseguir a su antiguo amigo.

En su camino, César decidió bloquear Massalia por tierra y mar, dado que sus dirigentes decidieron apoyar a Pompeyo. Durante las operaciones, la escuadra cesariana quedó en manos del experimentado Décimo Bruto, destacado comandante que había participado en la victoria sobre los vénetos. Su flota no podía competir ni en experiencia ni en número contra la escuadra masaliota, que estaba compuesta por 17 naves de guerra, junto con barcos auxiliares de apoyo. Los masolitas pusieron rumbo a la isla Ratonneau, donde se encontraba amarrada la flota de Bruto. Sin embargo, la flota cesariana consiguió imponerse basando su táctica en el abordaje, de forma que capturaron 6 naves masaliotas y hundieron 3 más, escapando las restantes. Bruto inició el bloqueo de la ciudad, pero pronto una escuadra de apoyo enviada por Pompeyo se presentó con 17 embarcaciones navegando desde Sicilia y logró romper la formación de Bruto para entrar en el puerto. En ese momento, la flota cesariana estaba formada por 18 buques (12 iniciales más 6 capturados al enemigo), frente a los 34 de Lucio Nasidio (17 más 8 supervivientes de la batalla anterior y 9 recientemente construidos por los masaliotas). Ambas escuadras entablaron combate junto a la cercana población costera de Tauroenta. Contra todo pronóstico, Bruto obtuvo de nuevo la victoria y se completó la conquista de Massalia.

Si sus enemigos aún albergaban dudas sobre la capacidad militar de César, desaparecieron cuando fue capaz de cruzar el Adriático con sus tropas, a pesar del bloqueo establecido por la flota pompeyana, incluso contando con un número muy inferior de embarcaciones. Sin embargo, sus enemigos consiguieron apoderarse de las naves que transportaban los suministros de César y de su base

naval en Oricus (Albania). Pompeyo había solicitado el apoyo de 50 naves egipcias para reforzar sus flotas. Era la primera vez que Egipto ofrecía sus naves a Roma y sería la excusa que más tarde necesitaría César para convertirlo en un reino cliente. Aquellos barcos quedaron bajo mando del hijo mayor de Pompeyo, Cneo, que los envió al Adriático para colaborar en el sitio de la base cesariana en Oricus (48 a. C.). Las naves de César se resguardaron en el puerto y los defensores bloquearon el acceso con una gran galera mercante sobre la que había instalada numerosa artillería. Cneo emprendió el asalto de la gran nave como distracción, mientras cuatro birremes utilizados como brulotes lograban acceder al interior de la laguna para atacar a las naves enemigas amarradas, causando numerosas bajas entre las naves cesarianas. Los barcos egipcios se limitaron a mantener el bloqueo al puerto, pero la ciudad resistió hasta la derrota de Pompeyo en agosto, momento en el que regresaron a Egipto.

De hecho, la superioridad de la flota pompeyana hizo posible que César tuviera que levantar el cerco al que había logrado someter a Pompeyo en tierra, obligándolo a desplazarse hacia Grecia. Durante su breve estancia en Roma, César promovió la construcción de buques para formar escuadras tanto en el Tirreno como en el Adriático, que sabía que serían determinantes para derrotar a su enemigo. Mientras, Pompeyo había sido capaz de reunir hasta 300 naves, que dividió en cinco escuadras asignadas a otras tantas regiones estratégicas, incluyendo 60 buques egipcios.

El éxito final pasaba por oponer una resistencia adecuada en el mar ante las escuadras pompeyanas, y César concentró parte de sus esfuerzos en reducir paulatinamente la superioridad enemiga en ese ámbito de la guerra, aun cuando una de sus escuadras fue aniquilada en Sicilia, cerca de Calabria. Finalmente, la derrota de Pompeyo en Farsalia (48 a. C.) propició que las escuadras romanas y aliadas hasta entonces en su poder se disolvieran, a excepción de 50 naves con las que puso rumbo a Egipto para tratar de organizar la oposición a César. Sin embargo, resultó traicionado y su muerte puso fin a la guerra. Cuando su principal enemigo alcanzó Egipto en su persecución, se vio involucrado en la lucha de poder que mantenían Ptolomeo XIII y su hermana, Cleopatra VII, hasta el punto de que su apoyo a esta última propició el asedio de sus tropas

en Alejandría. En esta época, hacía tiempo que Egipto se había convertido en un reino cliente de Roma, si bien no expresamente, sí controlado *de facto*, debido a su interés estratégico y económico. La legendaria productividad de sus tierras, regadas por el Nilo, lo convirtió pronto en el nuevo granero de Roma.

Consciente de que Pompeyo se encontraba entre la espada y la pared, César viajó a Egipto con apenas algunas tropas y naves, además de 10 buques aportados por los rodios, que quedaron atrapados en el puerto oriental de Alejandría cuando la flota egipcia de Ptolomeo XIII se presentó allí con 72 embarcaciones. La situación era complicada, y el líder romano decidió ordenar un ataque relámpago con los escasos efectivos de que disponía, intentando tomar por sorpresa a las tripulaciones egipcias aún en tierra. Así, logró incendiar algunas naves enemigas para que su flota pudiera romper el cerco y solicitar apoyo. A su llegada, la flota romana no tuvo problemas para deshacerse de los buques egipcios que querían impedir su atraque en Alejandría, pero Ptolomeo aún no se había rendido.

Con inusitada rapidez, fue capaz de reunir una nueva flota compuesta por 5 quinquerremes, 22 cuatrirremes y varias embarcaciones auxiliares, que se enfrentarían de nuevo a las naves romanas, aunque sin éxito. La flota de César contaba con 5 quinquerremes, 10 cuatrirremes, 10 trirremes y algunas naves menores, además de 9 buques de guerra rodios, que consiguieron bloquear a la escuadra enemiga en el puerto occidental, hundiendo y capturando varias de sus naves. Sin embargo, no pocas lograron escapar utilizando el canal que unía ese sector del puerto con el lago Mareotis. Poco después, el insistente Ptolomeo XIII ordenó que trataran de presentar batalla de nuevo para capturar a César antes de que llegaran más refuerzos, pero la derrota parecía su sino, y Cleopatra obtuvo el trono de Egipto con la ayuda de sus aliados romanos.

Tras la llegada de César a Alejandría y el sitio al que fue sometido por Ptolomeo, las 22 naves egipcias que inicialmente se movilizaron pronto se verían reforzadas por las 50 que regresaban de Oricus. Se trataba de cuatrirremes y quinquerremes en su mayoría, frente a los birremes y trirremes de las naves que quedaron en Alejandría, aunque sabemos que la flota egipcia

contaba con naves de Clase 7 y 10, que actuarían más tarde en Actium. Tras la victoria de César en Alejandría, las naves egipcias pasaron de nuevo a control romano, y sabemos que colaboraron en las campañas orientales junto a la flota de Antonio. De hecho, en Actium fueron estas naves las que se llevó a Grecia, 60 de ellas, la mayoría cuatrirremes y quinquerremes, junto a algunas supergaleras.

Lejos de allí, muchos partidarios de Pompeyo, incluido su hijo Sexto, decidieron mantener la lucha. Entre ellos también se encontraba el almirante romano de la flota en el Adriático, pero las tropas de César consiguieron deshacerse de él en Bridisium (47 a. C.). En el norte de África, otra flota leal a Pompeyo había logrado reunir 55 naves, pero César consiguió también derrotarla con las apenas 40 embarcaciones de las que disponía. Y, poco después, la derrota en la batalla de Munda (45 a. C.) propició que los descendientes de Pompeyo huyeran a Hispania, donde esperaban encontrar apoyo y efectivos para continuar el enfrentamiento. Sin embargo, la flota de 30 naves comandaba Cneo Pompeyo fue interceptada cerca de Gibraltar, muriendo su comandante en la refriega, por lo que solo Sexto logró alcanzar la península.

Hacía tiempo que la República había dejado de existir cuando, en los *idus* de marzo del 44 a. C., Cayo Julio César exhaló su último aliento. Los conspiradores, dirigidos por Bruto, seguramente nunca pensaron que los acontecimientos se desarrollarían de la forma que lo hicieron, y sería en ese momento cuando Marco Antonio y Octavio cobraron un inusitado protagonismo. Marco Antonio Crético, padre del primero, había muerto durante la campaña que dirigió contra los piratas cilicios, los mismos que secuestraron al joven Cayo Julio César. Por entonces, su hijo contaba apenas con once años. En vista de la situación, el Senado quiso parlamentar con Marco Antonio y Lépido, pues necesitaba conocer sus intenciones y alcanzar un acuerdo para evitar que se derramara más sangre, siempre y cuando no supusiera renunciar a lo conseguido. De hecho, incomprensiblemente, los conspiradores no habían meditado sobre este escenario, y no supieron actuar más allá de sus planes para acabar con César. Quizá pensaron que las aguas volverían a su cauce por sí solas, pero estaban equivocados. Subestimaron el aprecio que César se había ganado ante el pueblo, y pronto ese

error les costaría caro.

La situación era delicada, pues ninguno de ellos contaba con los recursos, el carisma o los apoyos de César, y las tropas que aún les eran fieles no bastaban para hacerse con el poder por la fuerza. La venganza tendría que esperar. En este momento, no existía en Roma una figura fuerte que pudiera llevar las riendas de la situación, y César no parecía contar con herederos válidos a los que encomendar dicha tarea. Así las cosas, se celebró un funeral público para mostrar al pueblo la unidad del Senado, presentándolo como una institución fuerte que podía manejar esta atípica situación, y así una nueva guerra. Tampoco lo consiguieron.

Se proclamó una amnistía que mantendría la validez de las disposiciones promulgadas por César a cambio del perdón para los conspiradores. Sin embargo, la lectura de su testamento desató la ira del pueblo contra sus asesinos, enfurecido por haberle quitado la vida a su valedor, quien había dispuesto la entrega de 300 sestercios a cada ciudadano tras su muerte. A modo de represalia, los ciudadanos capturaron y ejecutaron a muchos anticesarianos, mientras algunos de los principales culpables, como Casio y Bruto, consiguieron escapar de Roma para evitar el mismo destino. Estos acontecimientos beneficiaron enormemente a Antonio, cuya astucia no solo lo había mantenido con vida, sino que le permitió deshacerse de sus enemigos sin involucrarse. Ahora controlaba Roma, pero no pudo evitar una nueva guerra civil que se prolongaría hasta el 31 a. C., pues el testamento de César aún guardaba una sorpresa: la cesión de toda su fortuna a su pariente masculino más cercano, el hijo de su sobrina Atia, Octavio.

Para mantener las apariencias, el Senado le asignó a Bruto el control de Creta y a Casio, la Cirenaica. El propio Casio recibió el mando sobre una escuadra con la que destruyó la flota aún leal a César, y poco después tomó el control de Rodas para acabar con el poder naval de aquellos que habían decidido ponerse de su lado. Por su parte, Sexto, el hijo de Pompeyo, recibió el mando sobre la flota en Sicilia, con 130 embarcaciones, donde estableció su base. Poco después, Antonio se enemistó con el Senado por su apoyo a los conspiradores y reunió sus fuerzas para enfrentarse a ellos, pero fueron bloqueadas en Brindisi por una flota de 60 barcos, que luego aumentaron a 110. Sin embargo, logró cruzar el Adriático con su

ejército cuando supo que las naves enemigas se habían alejado. Era el momento que estaba esperando para cobrar su venganza y acrecentar su influencia en Roma. Movilizó sus legiones y se encaminó en busca de Bruto, sitiándolo en Mutina (43 a. C.). El Senado había nombrado nuevos cónsules a Hirtio y Pansa, quienes se unieron a Octavio para levantar el cerco de Antonio. Este se vio superado en la batalla del *Forum Gallorum* y una nueva derrota en Mutina le obligó a retirarse. Había comenzado aquello que tanto temía el Senado: una nueva guerra civil.

Marco Antonio no podía regresar a Roma, pero Octavio, imitando a César, decidió cruzar el Rubicón con sus legiones ante la actitud del Senado, que pretendía apartarlo del poder por miedo a las consecuencias. Se hizo nombrar cónsul, junto con Q. Pedio, ordenó que se persiguiera a los anticesarianos y propuso la abolición de las acusaciones contra M. Antonio y Lépido. Las hábiles maniobras de Octavio habían permitido que ambos regresaran a la capital, pero este era solo el principio de sus planes. Las tres figuras más importantes de la República romana, Antonio, Octavio y Lépido, llegaron a un acuerdo para formar el segundo triunvirato, con poderes ilimitados durante cinco años, y se repartieron el control de las provincias. Lépido recibió Hispania Ulterior y la Galia Narbonense, Antonio logró apoderarse de la Galia Cisalpina y Gomata, con lo que ello representaba, y Octavio pasó a controlar África, Sicilia y Cerdeña. Mientras, Bruto y Casio aún vivían, y se habían unido en oriente para formar un ejército con el que revertir los últimos acontecimientos. Esta amenaza debía ser neutralizada sin dilación, y tanto Antonio como Octavio reunieron sus tropas, logrando la victoria en la batalla de Filipos (42 a. C.), pero la guerra aún no había acabado.

Sus enemigos habían depositado grandes esperanzas en la superioridad de su flota, que debían emplear para evitar que los nuevos triunviros recibieran refuerzos y suministros. Sin embargo, aunque no sin dificultad, aquellos lograron superar el bloqueo marítimo y la batalla se vio inevitable. Bruto y Casio perecieron en la contienda, pero Sexto permanecía al mando de una poderosa flota con la que ya había logrado interceptar un convoy de suministros y su escolta. De hecho, tras la muerte de los antiguos conspiradores, los 200 buques de guerra que conformaban su

escuadra se dividieron, pasando a repartirse entre los partidarios de Antonio y los de Sexto. Este último controlaba Sicilia y Cerdeña, aprovechando para incrementar aún más sus filas por medio de proscritos, esclavos huidos, etc., que habían sido condenados por los triunviros, reuniendo una escuadra que superaba las 300 embarcaciones.

Los triunviros iniciaron poco después un nuevo reparto de sus zonas de influencia. Lépido recibió la provincia de África, Antonio se aseguró el control de las provincias orientales con la excusa de protegerlas ante la amenaza de los partos y dirigir su reorganización tras las recientes anexiones, y Octavio obtuvo lo que pretendía, el dominio sobre occidente y el liderazgo en la península itálica. Tanto Antonio como Lépido sabían lo que eso significaba.

Marco Antonio podría reunir fondos en oriente para enfrentarse a Octavio con garantías, además de controlar la mayor región productora de grano, Egipto. Por ese motivo, se entrevistó con Cleopatra (41 a. C.), quien esperaba que el antiguo lugarteniente de César confirmara su condición de soberana en el Nilo. No hizo falta mucho esfuerzo para que su carisma, su elocuencia y su belleza lo cautivaran, una atracción que, según parece, fue mutua. Por su parte, los otrora colaboradores Sexto Pompeyo y Octavio se convirtieron en enemigos a raíz de la boda que el segundo contrajo con Livia, tras divorciarse de su primera mujer, Escribonia. El matrimonio político con la rama de Pompeyo ya no le resultaba útil al hijo adoptivo de César. Sexto consiguió apoderarse de Sicilia y, con Antonio controlando Egipto, peligraba el suministro de grano que abastecía Roma. Por si fuera poco, Sexto propuso a Antonio una alianza, aunque este decidió actuar con cautela. Se comprometía a intentar que sus colegas alcanzaran un acuerdo con él, si es que el triunvirato se mantenía, solo en cuyo caso aceptaría de buen grado su ayuda contra Octavio.

Sexto tenía su base en Sicilia, desde donde interceptaba el comercio marítimo y los envíos de grano a la península itálica. No solo eso; desde allí organizó el saqueo de la costa occidental italiana entre el 42-40 a. C. La situación era tan tensa que podía iniciarse un nuevo conflicto en cualquier momento, como así sucedió. Cuando Antonio decidió regresar a la capital de la República, quiso atracar su flota de 200 naves de guerra en Brindisium, pero sus dirigentes le

cerraron las puertas. Tenían miedo de que su verdadera intención fuera apoderarse de ella y, en represalia, es lo que consiguieron cuando decidió sitiarla como castigo. Enterado de ello, Octavio movilizó sus legiones para detener a Antonio, hasta que ambos consiguieron alcanzar un frágil acuerdo, tan frágil como la línea que les separaba del odio. Los contendientes decidieron reunirse con el hijo de Pompeyo para alcanzar una solución, pues el desabastecimiento de Italia empezaba a ser preocupante.

Le ofrecieron el control de Sicilia, Córcega, Cerdeña y el Peloponeso, la retirada de los cargos contra él y sus amigos declarados proscritos, y el consulado en el 33 a. C. Era un acuerdo favorable que Sexto aceptó, iniciándose el breve periodo conocido como la Paz de Misenum. Sexto mantenía así el control sobre Sicilia y Cerdeña, pero con la obligación de erradicar la actividad pirática en la zona y asegurar la llegada de grano a la capital. La paz no era más que una tregua, pero permitió a todos los interesados ganar tiempo para lo que se avecinaba. De hecho, la situación entre Octavio y Sexto distaba mucho de ser la más adecuada para perpetuar la paz, y esta se rompió en el 38 a. C.

Bellum Siculum (37-36 a. C.)

El hijo adoptivo de César necesitaba saber que Antonio no iba a actuar contra él, pues su intención era dedicar todos sus esfuerzos frente a Pompeyo. Con ese fin alcanzaron un acuerdo que renovaba el triunvirato por otros cinco años. Una de sus primeras acciones consistió en dirigir sus tropas y una flota de 90 embarcaciones hacia el sur para reunirse en Rhegium con otro escuadrón procedente del Adriático. En realidad, sus tripulaciones carecían de la experiencia atesorada por aquellas que servían a su enemigo. Quizá por ese motivo, Sexto dejó una escuadra para asegurar el control del estrecho de Mesina y se dirigió con una flota de otras 90 naves en busca de su enemigo. La flota de Octavio fue destruida cerca de Cumas por la acción conjunta de su enemigo y las tormentas, pero las bajas no fueron escasas entre los buques de Sexto. Un nuevo combate se produjo poco después, cuando Octavio regresaba al norte, en el que este perdió más de la mitad de sus naves, y pudo ser mucho peor si Sexto no se hubiera retirado ante la proximidad del escuadrón procedente del Adriático.

En ese momento Octavio aún no estaba en condiciones de disputarle el dominio de aquellas aguas, y Sexto no dejaba de recordarle lo que eso significaba, ya que atacó un convoy de suministros enviados desde África, capturando la mitad de ellos antes de dirigirse a Nápoles. Sin embargo, pronto Sexto dejaría de ser rival para Octavio, quien, con ayuda de Lépido y el apoyo militar de Antonio, no tardó en deshacerse de él. De hecho, el sitio de Nápoles acabó en fracaso cuando quedó atrapado por las naves de Agripa en la batalla de Milazzo. Sexto perdió allí 30 buques, frente a solo 5 de su oponente. Mientras, Octavio había desembarcado sus tropas en Taormina (Tauromenium), pero la flota de Sexto apareció, tomando o hundiendo 60 de sus transportes. Ambos contendientes asestaban importantes golpes a su enemigo, pero ninguno de ellos decisivo. Incluso algunos oficiales de Sexto, como Cneo Pompeyo Menas, desertaron para unirse a Octavio con las 60 naves bajo su mando.

Después de varias acciones navales sin resultado y la imposibilidad de resolver el problema mediante la diplomacia, Octavio decidió encargar las operaciones militares a su amigo Marco Vipsanio Agripa, ordenando la construcción de navíos adicionales en Roma y Rávena. La flota octaviana fue reconstruida, ampliada, entrenada al efecto, hasta alcanzar 400 embarcaciones (principalmente de trirremes, cuatrirremes y quinquerremes, junto a algunos «seis»), para las cuales reclutaron 20 000 esclavos liberados. Todos ellos se equiparon con una nueva arma ideada por Agripa, el *arpax*, una especie de arpón unido a un cabrestante y lanzado desde una catapulta para arrastrar a las naves enemigas y propiciar su abordaje. Agripa sabía que sus naves tenían pocas posibilidades de dañar a las enormes galeras de Sexto con sus espolones, por lo que necesitaba llevar la batalla a las cubiertas de las naves, del mismo modo que habían hecho sus antepasados con el *corvus* en la Primera Guerra Púnica.

Agripa dirigió la construcción de *Portus Iulius*, y se planteó la campaña para atacar a Sexto desde tres direcciones: las naves de Lépido colaborarían desde el norte de África, Octavio alcanzaría Sicilia con su flota desde el mar Jónico y Agripa haría lo propio desde el Tirreno. En el 36 a. C., Octavio dirigió un ejército al estrecho, respaldado por una flota de 120 barcos, «prestados» por

Antonio. Otra fuerza con 70 naves procedentes de África alcanzó el oeste de Sicilia y Agripa avanzó desde el norte. La red se estaba cerrando. Sexto, atrapado al noroeste de la isla, con las rutas de suministro cortadas por tierra y el mar, se vio obligado a dirigir su flota frente a las naves de Agripa. Era su única oportunidad para escapar. En la batalla de Nauloco (36 a. C.), fue totalmente derrotado y huyó al territorio de Antonio con tan solo 17 de las 350 naves que habían conformado su flota. A su llegada, este lo hizo ejecutar.

En este momento, Octavio no tuvo tiempo de saborear su victoria, pues tuvo que enviar a su flota victoriosa para actuar en la guerra de Dalmacia (35-33 a. C.). Allí Agripa derrotó a los piratas ilirios asentados en las islas dálmatas y en el golfo de Quarnaro, conquistando su base principal en el puerto de Liburni (Segna). Muchas de las naves capturadas en esta campaña (liburnas) serían determinantes en los conflictos que se avecinaban, gracias a sus características, pues quedaron incorporadas a la Armada de Octavio. Poco después, Agripa mantuvo sus naves en el Tirreno para cortar los suministros de sus enemigos hasta que estos se vieron obligados a solicitar la paz, incorporando la parte de aquella región que aún no se encontraba bajo dominio romano, situada al norte del río Neretva.

Bellum Actiacum (31 a. C.)

Eliminada la molestia que suponía Sexto, la ruptura de su frágil entendimiento entre Octavio y Antonio propició el inicio de una nueva guerra ya inevitable. Los recursos y tropas que Antonio había movilizado para hacer frente a los partos eran considerables, incluyendo 60 000 legionarios, 10 000 jinetes y 30 000 aliados, sin contar con su poderosa flota de guerra. La lucha prometía ser encarnizada: su vida y su futuro dependían de la victoria. A pesar de todo, Antonio nunca le prestó atención a aspectos tan vitales para el ejército como la logística, lo que provocó la mayoría de sus derrotas. De hecho, la campaña pártica fue un desastre que se cobró la mayoría de sus efectivos hasta el punto de generar en el antiguo triunviro la idea del suicidio. En esta situación hizo llamar a Cleopatra, que logró convencerle para que regresaran a Alejandría.

Por su parte, Octavio había vencido a Sexto, consiguiendo que

los suministros procedentes de Sicilia y África acabaran con el hambre en la capital. Controlaba no solo Roma, sino toda la parte occidental del imperio. Contaba con numerosas legiones fieles y con una poderosa Armada que se vio ampliada con las naves capturadas al hijo de Pompeyo, superando los 300 buques de guerra. Por si fuera poco, se impuso también sobre los ilirios, obteniendo numerosas de sus embarcaciones ligeras, por lo que su último enemigo no se encontraba en condiciones de ofrecer resistencia en ese momento.

Antonio comenzó de nuevo a recaudar fondos y soldados en sus dominios orientales, a lo que Cleopatra contribuyó en gran medida. No sin esfuerzo, fue capaz de organizar un nuevo ejército de 100 000 soldados y 12 000 jinetes que, esta vez, dirigiría contra la propia Roma. Para ello, contaba con una enorme flota de casi 500 naves, compuesta por 260 buques de guerra (60 de ellos aportados por Cleopatra) y 200 naves de transporte de la flota tolemaica. Es más, se dice que, en su afán por construir rápidamente nuevas embarcaciones, uno de sus prefectos, M. Turulio, cometió la impiedad de obtener madera en un bosque considerado sagrado. Cuando finalmente Octavio se impuso sobre Antonio, parece que recibió elogios tras ordenar su ejecución por ese acto. Ya no había vuelta atrás. Se trasladó a Atenas para continuar con sus preparativos, aprovechando para divorciarse de Octavia, lo que dejaba pocas dudas acerca de la relación que mantenían entonces los antiguos triunviros y lo que iba a suceder. Octavio estaba preparado y Antonio contaba con fondos suficientes. Las naves de Antonio contaban con mayor envergadura, pero las tripulaciones de Octavio acumulaban más experiencia tras la guerra contra Sexto y los ilirios. Por si fuera poco, tal cantidad de efectivos obligó a que ambas flotas mantuvieran unas líneas de suministros que superaban lo racional.

En el verano del 32 a. C., Antonio decidió esperar a su enemigo en Grecia, evitando así poner en riesgo a sus tropas en un traslado marítimo o terrestre demasiado peligroso. Olvidaba que Bruto, Casio y Pompeyo Magno ya había adoptado previamente una actitud defensiva sin éxito. De hecho, le entregaba la iniciativa a Octavio, que contaba con muchas islas y puertos naturales aptos en la costa occidental de Grecia. Agripa lo aprovechó desembarcando

sin dificultad a sus tropas en Modona, situada en el extremo suroccidental del Peloponeso, tan alejada de su enemigo que no pudo evitarlo a tiempo. Ahora Octavio contaba con una base segura en la región, y le hizo creer a Antonio que la batalla se disputaría allí para atraerlo hacia el sur. Cuando este ya se había puesto en marcha, recibió noticias de que la flota de Octavio había atravesado el Adriático para desembarcar el resto de sus legiones mucho más al norte de su posición. La estrategia de sus enemigos era evidente: atraparlo entre dos frentes.

Agripa debía abandonar el Peloponeso al encuentro de su enemigo, mientras Octavio trataba de apoderarse de Actium (en el golfo de Ambracia), la principal base de la flota adversaria, pero Antonio consiguió llegar a la ciudad poco después. No todo estaba perdido, pues podría tratar de derrotar a Octavio y defender su flota gracias a que mantenía su superioridad numérica, siempre y cuando lo consiguiera antes de que Agripa los alcanzara. Sin embargo, este se encontraba cada vez más cerca, y las numerosas victorias que cosechó en su camino hacia el norte le permitieron cortar las rutas de suministros terrestres y marítimas que Antonio había dispuesto desde oriente y Egipto. Por ese motivo, Octavio no tenía ninguna prisa en iniciar el combate mientras esperaba a Agripa, pues sabía que la situación de su enemigo empeoraba por momentos, comenzando a producirse las primeras deserciones. Cuando las tripulaciones de Antonio fueron llamadas para ocupar sus puestos, estaban mal alimentadas, enfermas y desanimadas. Tampoco ayudó que observaran cómo se embarcaban velas y mástiles cuando lo habitual era dejarlos en tierra, pues solo podía suponer la necesidad de emplearlos en una eventual huida. Antonio embarcó a todos los efectivos que le fue posible y tuvo que abandonar al resto, pero también se vio obligado a incrementar el número de marineros con escasa experiencia para suplir a los que habían decidido abandonarle, ya que no existía posibilidad de recurrir a otros.

Sus generales le recomendaron abrirse paso hacia el interior, pero no quiso abandonar a su flota. Solo quedaba una opción: entablar una batalla naval para eliminar la escuadra de Octavio que, en ese momento, apenas contaba con 250 embarcaciones. Pero era demasiado tarde. Agripa ya se encontraba en el lugar, alcanzando ambas flotas la suma de 400 naves, pues este último

había logrado capturar numerosas embarcaciones durante su avance.

El 2 de septiembre del 31 a. C., las flotas de Antonio y Octavio se posicionaron frente a frente. No obstante, las horas pasaban sin que ninguno tomara la iniciativa. Agripa quería atraer a Antonio lejos de la costa para envolver al enemigo, pero Antonio sabía que no debía caer en la trampa. Cuando dio orden de avanzar, sus naves nunca se apartaron de la costa para evitar que su enemigo lo flanqueara intentando atacarlo con sus espolones. Su intención pasaba por emplear su artillería y arqueros para despejar las cubiertas de las naves enemigas antes de abordarlas, de forma que la gran cantidad de infantes que había embarcado le dieran la victoria. No obstante, los acontecimientos siguieron otro rumbo.

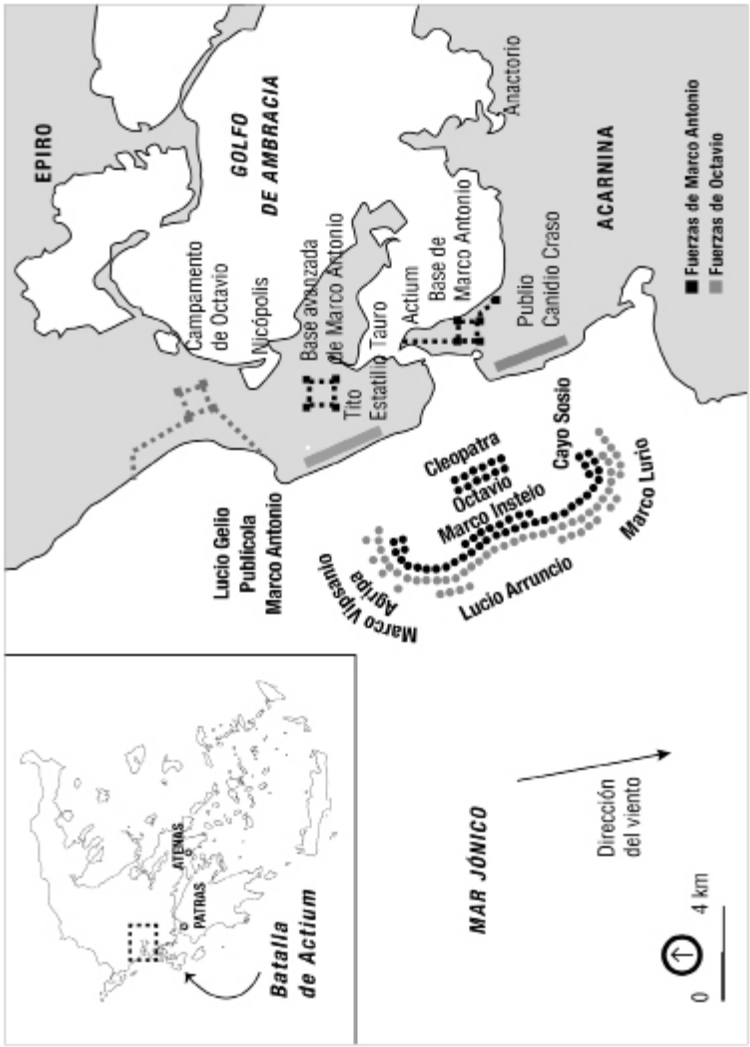
El puerto de Actium contaba con torres defensivas para proteger ambos lados de la bocana que le daba acceso. Antonio era un militar de reconocida experiencia, forjada en las campañas dirigidas por el propio César, y su flota estaba compuesta por naves de mayor envergadura que las de su oponente. Envió una escuadra para tratar de forzar la línea enemiga sin éxito, por lo que solo le restaba entablar batalla o escapar hacia una posición más ventajosa. Esperaba que sus cascos resistieran bien las posibles embestidas de sus oponentes, ya que se habían reforzado al efecto, momento en que aprovecharía para capturar las embarcaciones y abordarlas gracias a sus soldados listos en cubierta.

Antonio dividió su flota en tres escuadrones, que formaron a la entrada del puerto en varias líneas para evitar el *diekplous*. A la derecha se encontraba él mismo, con Gelio Publícola como almirante de ese escuadrón, el centro estaba a cargo de Marco Insteio y Marco Octaviano (detrás del cual se situaron las naves egipcias), y Cayo Sosio se situó a la izquierda. El despliegue hizo reaccionar a la flota de Octavio, que organizó el frente en el mismo número de escuadrones, con Agripa a la izquierda, Lucio Arruncio en el centro (con Octavio) y Marco Lurio a la derecha. La línea de Antonio alcanzaba los 500 m, frente a los 700 m que abarcaron los buques de Agripa, pero sus flancos estaban protegidos por los promontorios que daban acceso al golfo. Si su enemigo intentaba utilizar el *periplous*, podría aprovechar también la artillería colocada en las torres del puerto para cubrir su retirada. Con esa

intención trató de atraer sin éxito a las escuadras de Agripa, por lo que no le quedó más remedio que atacar. Ordenó a Gelio que tratara de superar el flanco izquierdo enemigo para realizar el *periplous*, pero Agripa le hizo retroceder y consiguió separar a Gelio del resto de escuadrones, puesto que Sosio también quiso hacer lo propio desde la izquierda y la flota de Antonio comenzó a perder cohesión.

Sus naves ni siquiera fueron capaces de abordar los buques de Agripa, ya que, siendo de mayor calado, también eran más lentas que las contrarias, por lo que no pudieron maniobrar a tiempo para evitar, una tras otra, las numerosas embestidas enemigas hasta que lograron abrir por fin una vía. De hecho, ni siquiera pudieron escapar cuando las naves de Agripa partieron sus remos, quedando inmóviles a merced de un enemigo que no paraba de arrojar proyectiles. Tras una hora de combates, el centro y la izquierda de Antonio comenzaron a retroceder. Era el momento propicio para que las naves de Cleopatra trataran de revertir la situación, formadas de antemano en columnas para atravesar el centro de la batalla y rodear al enemigo, ya que Agripa no contaba con naves de reserva para impedirlo. Sin embargo, Cleopatra decidió escapar con sus buques y puso rumbo al sur. La batalla estaba perdida, y ya sin esperanza Antonio la siguió con 50 de sus naves supervivientes.

Octavio y Agripa habían cosechado una victoria decisiva sobre su enemigo, incorporando a su ejército tanto los soldados como la mayoría de naves supervivientes (300), que se enviaron a Forum Iulii (Fréjus) en la Galia Transalpina. El resto fueron quemadas. Se erigió un monumento conmemorativo a Marte y Neptuno en el lugar, y los espolones de las naves antoninas se exhibieron en el triunfo de Octavio antes de acabar como parte del *rostra* erigido en el podio del templo de César, que presidía el Foro de Roma. Agripa se ganó un lugar destacado en la historia de Roma tanto por sus méritos navales como por todos los demás beneficios proporcionados gracias a su talento multifacético. Tan solo contaba con treinta y dos años en Actium, pero rechazó el reconocimiento público del triunfo, por lo que Octavio le entregó como reconocimiento especial el *vexillum caeruleum*, un estandarte de color azul marino que lo señalaba como «señor del mar».



La derrota de Antonio marcaría el fin de la guerra y el inicio de una nueva Era. Ambos amantes seguían con vida, pero no disponían de los medios para prolongar la guerra con una mínima garantía de éxito, y Octavio estaba decidido a perseguir a su oponente allí donde este se escondiera. Las naves egipcias atracaron al oeste de Alejandría, esperando encontrarse con las cuatro legiones a las que Antonio había encomendado la protección de la Cirenaica. Era inútil, su oficial al mando decidió cambiar de bando y, desesperado, sus compañeros tuvieron que evitar el suicidio de Antonio allí

mismo. Solo le quedaba esperar la muerte, y lo hizo en Alejandría, acompañado por Cleopatra y sumido en una grave depresión.

Era el momento de que Octavio visitara Egipto por primera vez, donde no solo acabaría definitivamente con su enemigo, sino que podría emplear sus recursos para aplacar cualquier posible incidente entre sus tropas. En vista de la situación, Cleopatra se mostró más decidida a no rendirse que su amante, y trató de construir una nueva flota en el mar Rojo. Quizá esperaba oponerse al líder romano, pero era una locura. Probablemente su verdadera intención era utilizarla para escapar, llegado el caso, con la mayor cantidad de tesoros que fuera posible. Sin embargo, y enterado de sus planes, el rey de los nabateos y aliado de Octavio se encargó de destruirlas, acabando así con toda esperanza para la reina de Egipto.

No parecía existir posibilidad de supervivencia alguna, y la idea del suicidio cobraba cada vez más fuerza. Cleopatra solo logró que su hijo Cesarión huyera en una nave con dirección a la India, cuando este contaba ya con dieciséis años. En los planes de Octavio no había sitio para la misericordia. Dirigió sus tropas desde Siria, mientras las legiones de la Cirenaica hacían lo propio desde occidente. Aún le quedaban fuerzas a Antonio para morir en el campo de batalla y, a la desesperada, reunió todos los efectivos que pudo hasta formar dos legiones, a las que apoyaría con las escasas naves con las que contaba. Su objetivo era encontrarse con las legiones de la Cirenaica para intentar que volvieran a ser leales, pero no lo consiguió. En la empresa perdió gran parte de sus escasas tropas y naves, viéndose obligado a refugiarse en Alejandría, en el momento en que Octavio se encontraba ya a las puertas de la ciudad, y esa misma noche los amantes celebraron una última y lujosa cena en el palacio de la reina.

Obstinadamente, la otrora mano derecha de César, cónsul romano, triunviro y general aún esperaba presentar batalla con sus pocos efectivos y naves supervivientes a la mañana siguiente, el 1 de agosto del 30 a. C. Al alba, Antonio tuvo que enfrentarse a una nueva humillación cuando contempló cómo sus reducidos efectivos de caballería y las naves se pasaban al enemigo antes de combatir. Únicamente la infantería se mantuvo firme, pero no era rival para las legiones de Octavio. Cleopatra y Marco Antonio terminaron

suicidándose, mientras Octavio, con tan solo treinta y dos años, se había convertido en el primer hombre de Roma y, a la postre, su talento lo convertiría en el primer emperador. La República había desaparecido y un nuevo régimen se impuso durante siglos.

Algunos de los conflictos militares que Octavio tuvo que afrontar poco después también incluyeron la participación de las flotas romanas. Una de ellas se asignó al prefecto de Egipto, Elio Galo, con 80 birremes, trirremes y otras embarcaciones ligeras, junto con 130 naves de transporte y 10 000 soldados, además de tropas auxiliares, para la invasión de Arabia desde el mar Rojo (24 a. C.). Otra quedó a cargo de Druso el Viejo durante su campaña en Germania. Esta última protagonizó importantes misiones de exploración, alcanzando Jutlandia, la tierra de los cimbrios. Tras su muerte, el mando de la expedición pasó a Tiberio, que continuó con las operaciones combinadas por tierra y mar, y más tarde a Germánico, que llegó a construir embarcaciones adicionales hasta la increíble cifra de 1000 naves (16 a. C.).

Los éxitos que Roma cosechó a lo largo de este periodo se basaron, principalmente, en una cuidadosa planificación, que incluía no solo el aprovechamiento de los recursos o el dominio militar, sino también, y quizá de manera decisiva, la gestión de sus aliados. A lo largo de los distintos conflictos en los que se vio involucrada, el desastre podía surgir en cualquier momento, sobre todo en la lucha frente a grandes potencias como Cartago, Macedonia o Seleucia, entre otras. La conquista de Sicilia quizá nunca se habría producido sin el apoyo de Siracusa; las naves masaliotas jugaron un importante papel en la derrota púnica de Hispania y, sin la colaboración de Pérgamo o Rodas, el control del Mediterráneo oriental habría sido mucho más complicado de lograr. Como resultado de su hábil gestión diplomática, Roma superó a todos sus enemigos en tierra y mar.

17. LA ARMADA IMPERIAL

Si vis pacem, para bellum.
«Si quieres paz, prepárate para la guerra».
Vegecio (Epitoma Rei Militaris 3)

Un nuevo comienzo

La muerte de Marco Antonio colocaba a Octavio como el *primus inter pares* en una Roma cansada de luchas fratricidas. Las guerras civiles se sucedieron a lo largo del s. I a. C. sin que la ambición de los contendientes pareciera nunca saciarse o, al menos, no hasta que solo uno de ellos quedara en pie. Tras la victoria en Actium pocos dudaban de quién ostentaría el máximo poder en Roma, pero restaba por conocer en qué forma lo haría, por cuánto tiempo y, sobre todo, qué papel le otorgaría al Senado en sus planes. Fue necesaria más de una década de maniobras políticas para que Octavio superara todos los inconvenientes y recelos para postularse como Augusto (27 a. C.), el primer emperador. Todos los esfuerzos del Senado por recuperar su antiguo poder habían resultado vanos, y no existía ya figura alguna capaz de oponerse al hijo adoptivo de César.

Roma necesitaba volver a la senda de la prosperidad que tanto le había dado en el pasado, y no existía mejor fórmula para fomentarla que la paz y estabilidad. La figura de Octavio se elevó como la del artífice de una nueva Roma en la que sus habitantes habían superado por fin sus diferencias, orientados al objetivo común de recuperar las tradiciones de las que tanto se enorgullecían, propiciar la actividad comercial y productiva como fuente de riqueza y asegurar el control de las provincias del imperio. Con ese fin, era prioritario iniciar la reestructuración del ejército y la Armada, cuyos efectivos alcanzaron cifras desproporcionadas como consecuencia de la guerra. De hecho, en el s. I a. C. la Marina romana obtuvo un protagonismo desconocido en la República, al menos desde la Primera Guerra Púnica, pero ya no

quedaban enemigos capaces de cuestionar el dominio romano sobre el Mediterráneo y el mar Negro.

Las campañas contra Sexto Pompeyo y Marco Antonio obligaron a la construcción ininterrumpida de buques militares, de forma que la flota alcanzó cifras desproporcionadas para las necesidades que tendría el imperio en los decenios posteriores. Tras la batalla de Actium, una parte de la escuadra antes en poder de Antonio y Cleopatra se quemó o desechó como excedente, los *rostra* de las naves más importantes (incluido el buque insignia de Antonio) se consagraron a Apolo, y el resto de los barcos supervivientes quedaron temporalmente custodiados en la base naval de *Forum Iulii* (Fréjus), a la espera de que se tomara una decisión sobre su destino. De hecho, sabemos que un pequeño escuadrón quedó asignado en ese lugar hasta época de Nerón con la misión de vigilar la costa de la Galia y el Ródano.

Augusto tuvo que licenciar a miles de soldados, muchos de ellos empleados para la formación de colonias militares a lo largo del imperio, y organizó la oficialización de las Cohortes Pretorianas, por lo que era el turno de la Armada. Sus propias naves y aquellas capturadas a sus enemigos sumaban más de 700 buques de todo tipo y calado, lo que suponía un coste tan inmenso en cuanto a recursos y efectivos como innecesario. El Estado no estaba dispuesto a asumirlo en ausencia de amenazas importantes que inquietaran a Roma, más allá de las acciones esporádicas protagonizadas por pequeños grupos de piratas que aún confiaban en esta práctica como medio de vida. La solución pasaba por formar varias pequeñas escuadras permanentes asignadas a lugares de especial importancia estratégica como medio de vigilancia y control, al modo en que ya propuso Pompeyo para hacer frente a los propios piratas y, poco después, para vigilar las aguas del Adriático y el Tirreno. Es más, sería precisamente en esos sectores donde se instalarían las dos flotas romanas principales durante toda la época imperial: la *Classis Misennensis*, con sede en Miseno para el Tirreno, y la *Classis Ravennatis*, con sede en Rávena para el Adriático.

Se trataba de escuadras independientes, cuya misión consistía en vigilar cada sector para asegurar el tráfico marítimo y comercial, actuar contra cualquier enemigo potencial, escoltar las escuadras de

suministros, transportes, etc., del ejército, colaborar en tareas militares de apoyo si era necesario, y vigilar la frontera en aquellas zonas donde el mar o un curso fluvial (como el Rin) actuaran como límite entre el imperio y los bárbaros. Cada una de ellas contaría con sus propios efectivos, recursos y bases, tanto principal como subsidiarias, y su propio almirante, aunque solo las flotas de Miseno y Rávena se consideraban imperiales, frente al resto, de estatus provincial (*Classis Provincialis*), es decir, encuadradas en la estructura del pretorio y bajo control estricto del prefecto en ausencia del propio emperador. Es posible que, al menos inicialmente, la elección de estas sedes estuviera más relacionada con su adecuada capacidad para albergar grandes puertos adecuados para tan importantes flotas y la existencia de conexiones idóneas tanto por tierra, a través de las vías romanas, como por mar, gracias a su cercanía con respecto a la capital romana, de forma que con ellas quedaba asegurado el control y vigilancia de los dos mares principales que bañaban las costas de la península itálica. Y no solo eso; también se aseguraba el tráfico comercial directamente focalizado hacia los puertos itálicos, al mismo tiempo que se garantizaban la protección y el acceso a un territorio que tradicionalmente se había visto exento de albergar guarniciones militares. La presencia de ambas flotas imperiales, como terminó sucediendo también con las Cohortes Pretorianas en Roma, fue tolerada por la población por los beneficios que comportaba, proporcionándole al emperador un control directo sobre el territorio, sus gentes o el comercio.

Este planteamiento distaba mucho de la política tradicional defendida por el Senado en cuanto a la Armada, ya que, desde los tiempos de la Primera Guerra Púnica, solo se asumió el elevado coste que suponía la formación de una flota cuando fue estrictamente necesario, y muchas veces contando con el apoyo de los aliados navales para reducirlo en la medida de lo posible. No obstante, y sin enemigo o urgencia que lo justificara, Augusto decidió mantener gran parte de sus naves en servicio activo, pues sabía que solo la paz y la seguridad le permitirían reformar el Estado romano hasta convertirlo en aquello que deseaba y consolidar su posición al frente del proceso. De hecho, la única forma de prevenir que un enemigo se hiciera poderoso en el mar o

que la actividad pirática alcanzara de nuevo proporciones peligrosas era manteniendo un férreo control del mar, a pesar del esfuerzo económico, pues este se vería amortizado con creces gracias a los beneficios comerciales.

Su mera presencia disuasoria evitaría también la necesidad de costear una campaña militar que se convertiría en inevitable si las posibles amenazas se sentían libres de actuar. El control del mar y los puertos tenía como objetivo garantizar la libertad de navegación y la seguridad del tráfico marítimo, indispensables para la supervivencia de Roma, la logística de las fuerzas armadas, la administración del territorio bajo dominio romano y la cohesión del imperio. Es más, podríamos, incluso, pensar que se trata de un coste relativamente modesto en comparación con lo que suponía el mantenimiento de 25-30 legiones repartidas por todo el imperio, además de numerosas cohortes auxiliares y sistemas fronterizos, como los dispuestos en el Rin y en el Danubio, a los que más tarde se sumarían el muro de Adriano en Britania y las fortalezas erigidas en lugares como el canal de la Mancha, la frontera oriental, el norte de África, etc. Incluso, los miembros de la Armada podían actuar en ocasiones como unidades terrestres si la situación lo requería, como sucedió en Brindisium (27 d. C.), cuando el cuestor Curcio Lupo aplastó una rebelión de esclavos dirigidos por un antiguo pretoriano llamado Curtisio.

Es muy probable que el propio Agripa colaborara en el diseño de este sistema o, incluso, fuera su creador, aunque es difícil saberlo. En cualquier caso, muchas veces se ha destacado el papel desempeñado por las vías romanas no solo en el ámbito militar, pero se ha olvidado la vital importancia de las rutas marítimas para el desarrollo, consolidación y expansión del Imperio romano, y, con ellas, de los medios necesarios para asegurarlas. Así sucedió durante la campaña de Agrícola en Britania (79-83 d. C.), donde la *Classis Britannica* jugó un papel esencial para debilitar la resistencia del enemigo y desmoralizarlo, protagonizando ataques a lo largo de todo su territorio costero. Es más, se hace necesario diferenciar ahora entre las escuadras formadas para la participación en una campaña militar específica, como las protagonizadas por Augusto en Germania (12 a. C.) o más tarde por Trajano en Dacia, y estas flotas provinciales permanentes. En principio, el objetivo y los

deberes operativos de estas últimas eran distintos e independientes, aunque no por ello dejaron de colaborar en estas misiones siempre que fue necesario, a veces más allá de su área asignada, ya que no todas las provincias contaban con apoyo naval. La actividad de las *Classis Provincialis* siempre estuvo directamente ligada al desarrollo histórico de las regiones o sectores a los que fueron asignados, de forma que, inicialmente, no se crearon con naves romanas ni efectivos ciudadanos, sino con aliados conocidos como *Auxiliarii Navales*, similares a sus homólogos en las legiones. Como vemos, la estructura desarrollada para el control militar del mar alcanzó un nivel tan complejo como el existente para el ejército, prueba de la importancia estratégica de la Armada.

Las flotas provinciales patrullaban las fronteras del imperio, a veces establecidas en torno a importantes cursos fluviales, como el Rin o el Danubio, por lo que gran parte, si no la totalidad, de sus embarcaciones correspondían a naves de menor calado. Su misión principal consistía en vigilar y proteger esos sectores frente a amenazas externas, transportar tropas y suministros durante las campañas militares, propiciar un despliegue rápido y efectivo del ejército, apoyarlo en misiones de ataque anfibio, luchar contra la piratería y el contrabando, y apoyar a los soldados durante su avance, garantizando el abastecimiento. Más allá del ámbito militar, también ejercían funciones de correo y transporte del emperador, la familia real y los altos funcionarios durante su estancia en esos territorios.

El emperador estableció un sistema de correo directo para entregar y recibir despachos entre Roma y Miseno en una sola jornada (distantes unos 230 km, al sur de la capital). La *Classis Misennensis* contaba con distintas instalaciones subsidiarias en el Mediterráneo occidental, dispuestas para el atraque y aprovisionamiento de la flota principal, pero también para dar apoyo a las escuadras de vigilancia dependientes de esta, como sucedía en Ostia, Cagliari (Cerdeña), Panormus (Sicilia), Civitavecchia (Centumcellae), Aléria (Córcega), Stabiae (situada junto a Pompeya, y presente durante la erupción del Vesubio en el 79 d. C.) y, ya en época de Claudio (46 d. C.), en *Portus*, etc. Es más, entre la base de Miseno y lugares distantes como Capri o Stabiae, se impuso un sistema de señalización diurna y nocturna

mediante señales emitidas desde torres para mejorar la comunicación. El establecimiento de estas bases también contribuyó a la prosperidad de las poblaciones cercanas, donde comerciantes y artesanos siempre tuvieron trabajo para abastecer de suministros, armas, uniformes, etc., al personal de la flota.

La responsabilidad de custodiar el litoral occidental de la península itálica exigió el estacionamiento de algunos destacamentos (*vexillationes*) y estaciones de abastecimiento en puntos seleccionados. Estos no tenían, necesariamente que contar con naves asociadas, como sucedió en Roma. Su labor incluía, principalmente, el control de la costa italiana occidental y meridional, pero tenía capacidad y autoridad para actuar en cualquier área del imperio, llegando a disponerse distintas bases subsidiarias en lugares aún más alejados, como sucedió en Mauritania y Seleucia (Siria). De hecho, la jurisdicción de la *Classis Misennensis* pronto se extendió hasta el sur de la Galia, pasando a integrar la escuadra que permanecía en Forum Iulii. Sus tareas de naturaleza puramente militar ante todo contribuir a la defensa de Roma e Italia, incluyendo las propiedades costeras imperiales, con el compromiso de estar siempre lista para enfrentar cualquier amenaza. Entre sus actividades operativas se cuentan intervenciones de apoyo en los conflictos de Judea, Dacia o Partia. También se encargaba de garantizar la seguridad de la legalidad en todas las regiones marítimas, garantizando la libertad de navegación, el ejercicio de las actividades pesqueras, la lucha contra la piratería, misiones exploratorias y el rescate en el mar o en sus costas, así como tareas más lúdicas, como regatas y juegos (por ejemplo, durante la Neptunalia), labores de transporte y correo, y participación en eventos como las naumaquias, entre otras muchas de todo tipo.

En este sentido, es necesario incidir en que los estudios sobre la Marina romana se centran demasiado en la existencia de estas flotas imperiales, olvidando otras unidades navales destinadas también al control fronterizo, las cuales parecen encontrarse ligadas al desempeño en sus funciones de determinadas legiones, actuando al margen de las flotas presentes en la zona o en combinación con ellas. Este fue el caso de la Legio VII Claudia, que contaba con un pequeño escuadrón naval con base en Viminacium (Moesia). La

Legio I Italica hizo lo propio en su base de Novae (Moesia Inferior). La Legio XXII Primigenia en Mainz (Rin) parece que contó con sus propios astilleros para la construcción de naves. Lo mismo pudo suceder con la Legio VI Victrix y la Cohors I Aelia Classica en Britania. Finalmente, se han localizado restos de naves romanas en el fuerte de Oberstimm (datadas en el s. II d. C., Baviera), que pudieron haber sido parte de una escuadra asociada a la unidad allí acantonada, ya que esa región formaba parte de la asignación a la *Classis Pannonica*, aunque no contamos con evidencias de que nunca actuara allí. Parece tratarse de unidades relativamente pequeñas con áreas de operaciones geográficamente limitadas.

Es más, aunque habitualmente se omite la referencia a ello, también contamos con evidencias de la existencia de flotas aliadas en época imperial al modo en que actuaron las escuadras aportadas por Rodas o Pérgamo durante el Periodo Republicano. En el Año de los Cuatro Emperadores (68-69 d. C.), la necesidad de emplear a los efectivos de las dos flotas principales para formar legiones propició la vulnerabilidad marítima del Tirreno y el Adriático, aunque una escuadra enviada desde Dalmacia se encargó de suplir la falta de tripulaciones en Rávena. Mucho antes, durante el gobierno de Augusto, existió una flota independiente en Judea a cargo de Herodes, que puso a disposición de Agripa para sus desplazamientos cuando visitó aquella región (14 a. C.). Incluso Sicilia parece haber mantenido una *Classis Sicula* bajo el reinado de Claudio.

Las referencias a la actividad naval romana no se limitan a fuentes literarias; existe un importante corpus de inscripciones y diplomas referidos a la existencia de flotas provinciales a lo largo de todo el imperio, al menos, hasta el s. III d. C. Estos recogen multitud de información, desde nombres propios, cargos, ascensos y destinos de efectivos individuales hasta competencias, denominaciones de las naves en las que sirvieron, sus características, misiones, etc. En ocasiones incluso incluyen representaciones artísticas de tripulantes y naves que han resultado de gran ayuda no solo para conocer otros aspectos de la Armada romana, sino para compararlos con el fin de comprobar las diferencias existentes entre los distintos escuadrones.

A pesar de su importancia, la Armada nunca alcanzó la relevancia que se otorgaba a las legiones entre los mandatarios imperiales, y quizá esa idiosincrasia fue la que propició, a la postre,

su descuido paulatino a partir del s. III d. C. hasta la desaparición. Así sucedió con muchas de las flotas provinciales, aunque existen evidencias de que pequeños destacamentos se mantuvieron en servicio, de manera precaria, en distintas regiones del imperio. Sabemos que algunos efectivos, como en el caso de la *Classis Britannica*, fueron transferidos en ese momento a las fortalezas que vigilaban el conocido como *Litus Saxonicum* (el sistema de defensa establecido en el canal de la Mancha frente a la amenaza sajona), pero apenas contamos con información sobre el resto de escuadras.

Contamos con evidencias que muestran un retorno al antiguo sistema de formación de flotas empleado en época republicana durante el s. IV d. C., cuando una amenaza urgente lo requería, ya que el imperio no se encontraba entonces, ni lo estaría en el futuro, en condiciones de asumir el coste de su mantenimiento permanente. Esta fue la solución adoptada por Constantino, cuando tuvo que enfrentarse a su rival Licinio (324 d. C.), aprestando una flota al efecto compuesta por 350 embarcaciones. De hecho, la estructura de la Armada impuesta por Augusto parece que debió modificarse de algún modo entre los ss. III-IV d. C., probablemente debido a la inestabilidad del imperio y a las reformas introducidas por Diocleciano, momento en que las fuentes romanas tardías aluden a la existencia de muchas más pequeñas flotas estacionadas en las fronteras.

Classis Misennensis

La base naval de Forum Iulii (Fréjus) se estableció con una misión específica, de forma que era necesario crear instalaciones adicionales que aseguraran el control naval directo sobre las costas de la península itálica. De hecho, era difícil garantizar la protección de los puertos romanos en el Tirreno, incluyendo Ostia y la propia Roma, así como las flotas mercantes que transportaban los suministros necesarios a estas regiones desde tan lejos, y mucho menos en el caso del Adriático. Por ese motivo, la elección de Miseno, en la bahía de Nápoles, para radicar la base naval de la que se convertiría en la principal flota romana era obvia.

Su situación equidistaba de los principales centros productores de grano más importantes, Sicilia, Cerdeña y Córcega, lo que permitía asegurar las rutas marítimas comerciales con destino a

Roma. No solo eso; además, garantizaba la defensa de regiones costeras, como Civitavecchia, Ladispoli, Anzio, Astura o en el golfo de Nápoles, o insulares, como Pianosa, Ponza, Ventotene y Capri, especialmente sensibles debido a la presencia en ellas de las villas imperiales. En Miseno, durante la República, también establecieron su residencia personajes importantes, como el propio Mario y más tarde Lúculo en Baiae Cesar y Calpurnio Pisón, etc. Muchas de esas villas contaban con sus propios muelles de atraque, rompeolas e, incluso, grandes tanques que actuaban como acuarios y piscifactorías.

El propio prefecto de la *Classis Misennensis*, Optato Olipertio, consiguió capturar una gran cantidad de especímenes de escaro, un pescado muy apreciado y solo disponible en las aguas griegas, que puso en libertad para su cría en las aguas que separaban Miseno de Ostia, vigilando la actividad de los pescadores de la zona para evitar su captura durante cinco años. Por si fuera poco, suponemos que también fue esta flota la participante en un episodio burlesco sufrido por Nerón (65 d. C.), cuando un particular cartaginés se presentó ante el emperador afirmando que el tesoro de la legendaria fundadora de Cartago, Dido, se encontraba enterrado en sus tierras. Ante tan colosal fortuna, Nerón ordenó a la flota que lo escoltara de regreso para cargar todo lo que allí encontraran, aunque después de excavar sin descanso por todas partes nunca apareció, y aquel personaje decidió suicidarse antes que sufrir la ira del emperador. Años más tarde (59 d. C.), Nerón contó con el apoyo del prefecto de la flota en Miseno, Aniceto, para asesinar a su madre Agripina, preparando una embarcación que debía naufragar con ella en su interior, pero demostró ser una gran nadadora, sobreviviendo al intento de magnicidio. En vista de la situación, aunque los detalles de su muerte aún no están claros, parece que Aniceto ordenó a sus marineros que la golpearan hasta acabar con su vida.

De hecho, entre los servicios destacados que ofrecía la flota de Miseno se encontraba, cómo no, la escolta naval de los distintos emperadores, ya que era vital contar con los medios para alcanzar rápidamente cualquiera de los territorios que formaban parte del imperio. A pesar de los inherentes peligros que comportaban aún los viajes por mar, siempre se eligieron prioritariamente frente a la posibilidad de cubrir la misma distancia por tierra, además de que

esta última opción no estaba exenta de otros peligros. Por otro lado, muchos emperadores y sus familias disfrutaron del mar a bordo de estas naves. Augusto amaba navegar por la costa de Campania, y todos los emperadores de la Dinastía Julio-Claudia pasaban gran parte de su tiempo libre con su corte en cruceros a lo largo de las costas italianas o incluso en lagos interiores con embarcaciones habilitadas, como en Nemi. No en vano, el emperador podía disponer de las flotas en la forma en que quisiera, por muy extravagante que pudiera parecer, como en el caso de las naumaquias. Vitelio hizo que sus naves viajaran constantemente a Hispania y Asia Menor para disponer siempre de los mejores manjares, y Tiberio dispuso que efectivos de la flota se encargaran de ejecutar a los reos condenados a morir lanzándolos por un acantilado de 300 metros de altura al mar situado junto a su villa en Capri. Su misión consistía en esperar la caída de los cuerpos para golpearlos con sus remos hasta eliminar cualquier rastro de vida, si es que podía haberla, tomando desde entonces aquel lugar el nombre de «Salto de Tiberio».

Es más, como ya hemos mencionado, un destacamento perteneciente a la flota de Miseno se encontraba estacionado de forma permanente en la propia Roma, aunque la aparición de diversas inscripciones asociadas a ellos, en las que muchos no superan los tres años de servicio antes de recibir este destino, parecen demostrar que la asignación no se empleó como medio para recompensar su carrera. Estaban encargados de los toldos que protegían a los espectadores durante los espectáculos del Coliseo, el Circo Máximo o, incluso, en la celebración de las naumaquias. Inicialmente se instalaron en el cuartel de los pretorianos (*Castra Praetoria*), pero desde la época de los Flavios (a finales del s. I d. C.) hasta mediados del s. III d. C. tuvieron sus propios cuarteles permanentes en la ciudad. Lo mismo sucedía con el destacamento adicional perteneciente a la *Classis Ravennatis*, de forma que sus integrantes podían realizar también otro tipo de actividades, como enlaces para la transmisión de órdenes tanto a la base principal como a alguna de las subsidiarias, la vigilancia de los puertos de la ciudad (en colaboración con los vigiles), la participación en las regatas que amenizaban los juegos náuticos periódicos o, simplemente, como retén militar en caso de necesidad.

Así sucedió cuando Nerón formó la Legio I Classis (más tarde conocida como Adiutrix, «auxiliadora») con los efectivos de Miseno, y Vespasiano hizo lo propio para crear la Legio II Adiutrix con los de Rávena (68-69 d. C.). Aparte de los hombres reclutados por Nerón, Otón se llevó más de 1000 marineros de Miseno al servicio contra Vitelio, y la flota aún tenía personal suficiente para emprender acciones navales. No en vano Vitelio también pensó en aprovecharse de sus servicios en tierra, por lo que, ante la imposibilidad de cubrir las bajas previas en poco tiempo, probablemente sus efectivos superaban ya entonces y ampliamente los 10 000 soldados.

Las flotas de Miseno y Rávena jugaron un papel importante en la victoria final de Vespasiano frente a sus opositores, hasta el punto de que el nuevo emperador ordenó acuñar moneda con la leyenda «Victoria Navalis» (71 d. C.). Las recompensas otorgadas a las flotas superaron con mucho cualquier otra, afectando incluso a la jerarquía tradicional de la Armada. Desde ese momento, se prohibió el acceso de los libertos a las prefecturas navales, pasando estas a convertirse en una de las magistraturas más elevadas para el *cursus honorum* del orden ecuestre. Ambas flotas recibieron el título honorífico de *Praetoria* y sus máximos responsables obtuvieron un incremento proporcional en sus salarios, pasando el *Praefectus Classis Praetorii Ravennatis* de 60 000 a 200 000 sestercios anuales y el *Praefectus Classis Praetorii Misennensis*, a 300 000 sestercios. Los prefectos de las flotas provinciales recibían un salario de 60 000 sestercios anuales, excepto los almirantes de la *Classis Britannica* y la *Classis Germanica*, que recibían 100 000 sestercios. La *Classis Germanica* y la *Classis Alexandrina* recibieron el título honorífico de *Augusta*, mientras que la *Classis Pannonica* y la *Classis Moesica* fueron honradas con el título de *Flavia*.

Agripa ordenó el inicio de las obras necesarias para acondicionar el terreno y construir las instalaciones que darían cobijo a la base naval romana más importante de la época imperial: *Portus Iulius* (27-22 a. C.). Equipada con todo lo necesario para garantizar la operatividad de la flota, el bienestar del personal, la construcción y reparación de las naves, el adiestramiento de las tripulaciones y los aspectos logísticos, contaba con alojamientos, cuarteles, comedores,

residencias de oficiales, depósitos, tanques, almacenes, talleres, astilleros e, incluso, hasta una escuela: la *Armaturarum Schola* o *Militum Schola*.

Según una inscripción hallada en Miseno, a comienzos del s. I a. C., sus efectivos incluían:

- 1 hexarreme: *Ops*.
- 1 quinquerreme: *Victoria*.
- 10 cuatrirremes: *Fides, Vesta, Venus, Minerva, Dacicus, Fortuna, Annona, Libertas, Olivus*.
- 51 trirremes: *Concordia, Spes, Mercurius, Iuno, Neptunus, Asclepius, Hercules, Lucifer, Diana, Apollo, Venus, Perseus, Salus, Athenonix, Satyra, Rhenus, Libertas, Tigris, Oceanus, Cupidus, Victoria, Taurus, Augustus, Minerva, Particus, Eufrates, Vesta, Aesculapius, Pietas, Fides, Danubius, Ceres, Tibur, Pollux, Mars, Salvia, Triunphus, Aquila, Liberus Pater, Nilus, Caprus, Sol, Isis, Providentia, Fortuna, Iuppiter, Virtus, Castor*.
- 15 liburnas: *Aquila, Agathopus, Fides, Aesculapius, Iustitia, Virtus, Taurus Ruber, Nereis, Clementia, Armata, Minerva*.

No obstante, estas cifras debieron variar mucho con el paso de los siglos, incluyendo la existencia de numerosas embarcaciones auxiliares y de transporte.

Sin duda, la *Classis Misennensis* contaba con la mayor cantidad de efectivos y naves de entre las flotas pretorianas y provinciales. Se estima que las flotas de Miseno y Rávena pudieron sumar aproximadamente 15 000-18 000 efectivos, frente a una cantidad similar pero repartida entre el resto de escuadras permanentes. No obstante, la primera aportaba el mayor número de ellos, probablemente el doble que su gemela en Rávena y entre el 33-50 por ciento del total de efectivos y naves que conformaban la Armada romana. Por ese motivo, sus recursos eran superiores a los establecidos para el resto de flotas. De hecho, el mayor volumen de marineros, oficiales e infantes de Marina que actuaban en esta flota sirvió para nutrir de experimentados efectivos al resto de escuadras cuando fue necesario. Precisamente por esa razón entre sus

funciones también se encontraba la entrega de despachos urgentes, tarea para la que se asignaban las naves más rápidas de la flota.

Los almirantes de estas flotas (*praefectus classis*) pertenecían al orden ecuestre. El emperador pretendía evitar que emplearan su poder para postularse al trono, de manera que las flotas pretorianas se encontraban bajo su directa supervisión. Y aunque las flotas provinciales quedaban bajo el mando del gobernador asignado a ese territorio, era el emperador quien dictaba su nombramiento en todos los casos.

Las tripulaciones que formaban las flotas imperiales provenían principalmente de las provincias del imperio y, en el caso de la *Classis Misennensis*, en su mayoría del Mediterráneo oriental, destacando Egipto. Se trataba de personal no ciudadano, y en menor medida libertos, con un estatus similar al de los auxiliares de las legiones, ya que realmente eran considerados como soldados, más allá de que se dividieran en infantes de Marina, marineros o remeros (en las inscripciones también se denominaban a sí mismos como *miles*). Al menos así sucedía en las flotas provinciales, y probablemente también en las flotas de Miseno y Rávena a las que Vespasiano otorgó el título de *Praetorias* por sus servicios durante los sucesos de los años 68-69 d. C. Sin embargo, los registros iconográficos datados entre finales del s. I d. C. y el s. III d. C. parecen indicar que los efectivos de estas últimas eran mayoritariamente ciudadanos, por lo que bien pudieron haber sido recompensados con la ciudadanía por ese mismo motivo. Según los epígrafes relacionados con la flota de Miseno, el origen geográfico del personal es: 17,2 por ciento, cada región italiana; 23 por ciento, Egipto; 23 por ciento, Asia Menor; 16 por ciento, Tracia; 9,7 por ciento, Dalmacia y Panonia; 4,7 por ciento, África; y 3,4 por ciento, Grecia.

Las únicas flotas importantes en el imperio a principios del s. IV seguían siendo las dos escuadras pretorianas que, aún en su estado precario, dieron servicio en las luchas de poder entre los distintos aspirantes al trono imperial. Así sucedió con Majencio, quien hizo uso de la flota en Miseno para deshacerse del usurpador Domicio Alejandro en África (310-311 d. C.), aunque poco después fue derrotado por Constantino en la batalla del Puente Milvio (312 d. C.), el cual había ordenado construir su propia escuadra en la

Galia. Con ella había accedido al Mediterráneo para sitiar Roma y amenazar la costa occidental de Italia sin que nadie lograra impedírselo.

Classis Ravennatis

Augusto dispuso también la creación de la *Classis Ravennatis* (27 a. C.), la segunda flota imperial en importancia, que más tarde recibiría también el título honorífico de *Praetoria*, para el ejercicio de sus funciones en el ámbito prioritario del Adriático, pero también permitió mantener una estrecha vigilancia en la costa dálmata, un centro histórico de piratería, y apoyar la conquista de Iliria. Se esperaba que colaborara asimismo en la defensa de la frontera norte de la península itálica, gracias al canal construido al efecto que le daba acceso al río Po (*Fossa Augusta*), a través de cuyos afluentes era posible conectar también con el Danubio central. Dentro de su jurisdicción también se encontraba la vigilancia del mar Jónico, aunque sabemos que actuó en el Egeo y el Mediterráneo oriental apoyando a la flota de Miseno. Sus recursos fueron menores que los asignados a la flota de Miseno, pero el puerto contaba con un rompeolas en el acceso, faro y todas las instalaciones necesarias para albergar a las naves y tripulantes de la flota. Se mantuvo en activo hasta que la ciudad fue ocupada por los ostrogodos, más tarde recuperada por Belisario (540 d. C.).

Su base principal estaba diseñada, del mismo modo que el puerto de Miseno, únicamente para uso militar, no comercial. Se situaba al sur de Rávena, comunicada directamente con Roma a través de la Via Flaminia-Aemilia, aunque contaba con efectivos repartidos en las bases subsidiarias de Salonae (la capital de la provincia de Dalmacia), Lorium, Brindisium, el golfo de Patrás, Corinto, las islas Jónicas, Aquileia y el lago Fucino (quizá participando en las obras de drenaje). De hecho, un destacamento de la flota se encontraba igualmente estacionado en Roma, con su propio cuartel y las mismas funciones que sus compañeros de la *Classis Misennensis*.

En su caso, los registros epigráficos nos han transmitido la existencia de, al menos, 36 naves asignadas a la *Classis Ravennatis* (aunque conocemos muy pocos de sus nombres), que incluían 2 quinquerremes, 6 cuatrirremes, 23 trirremes y 4 liburnas.

En el caso de Rávena, la elección del lugar fue mucho más sencilla que la de Miseno, ya que no existía ningún otro puerto con mayor importancia estratégica en la costa oriental de la península itálica. Es más, Octavio ya lo había utilizado como base temporal para su flota en el Adriático en el 39 a. C., momento en que quizá comenzaron las obras del canal.

Classis Pannonica

La expansión de la frontera septentrional del imperio hasta el Danubio (12 a. C.) hizo que Augusto ordenara la formación de dos nuevas flotas provinciales destinadas a su control y vigilancia, que actuaron dividiendo el curso del río en dos sectores a partir de las llamadas Puertas de Hierro. Así, el Danubio se convirtió en una frontera estratégica durante cuatro siglos, donde la antigua región de Iliria pronto quedó organizada en las provincias de Panonia y Moesia. Con antelación, antes de la batalla de Actium, Augusto había desplegado sendas flotillas fluviales en el Danubio, que patrullaban los afluentes navegables del Savus (Sava) y el Dravus (Drava), las cuales se unieron más tarde para formar el núcleo inicial de la *Classis Pannonica*, con sede en Taurunum (Moesia, la actual Belgrado) y encargada de custodiar el Danubio Medio y Superior desde Castra Regina (provincia de Recia, la moderna Ratisbona) hasta las Puertas de Hierro, y la *Classis Moesica*, con sede en Isaccea (Noviodunum, Rumania) y destinada al control del Danubio Inferior, desde las Puertas de Hierro hasta el mar Negro. Ambas estaban estacionadas normalmente solo en aquellos sectores donde el límite legal seguía el curso de una corriente navegable.

La primera mención escrita a la *Classis Pannonica* pertenece al 50 d. C., aunque desconocemos si contaba con puertos subsidiarios. Su ámbito de actuación mantenía la vigilancia de los ríos Savus y Dravus, con jurisdicción en Panonia Inferior, Panonia Superior, Noricum, Raetia y quizá incluso la Regio X de Italia. Realmente, estaba autorizada para utilizar cualquier muelle vinculado a las fortalezas romanas que vigilaban el *limes* del río, pues una parte de la flota se encontraba permanentemente patrullando. Estas instalaciones no alcanzaban nunca grandes proporciones, ni las necesitaban: el tamaño de los buques militares de carácter fluvial no era tan grande como el de los que operaban en el mar, por lo

que preferentemente se trataba de liburnas, lembos o esquifes de aún menor calado, que, además, tampoco requerían grandes recursos para su mantenimiento. De hecho, podían también emplearse para formar puentes de pontones cuando era necesario realizar incursiones en territorio enemigo.

En realidad, si aceptamos la aparente actuación de la flota en hasta cinco provincias romanas, debemos también suponer que el prefecto al mando estaba subordinado a los cinco gobernadores provinciales que controlaban aquellos territorios. Es más, sabemos que desde el 107 d. C. quedó asignada a la provincia de Panonia Inferior, lo que implicaría que el resto de gobernadores se vieron obligados a permitir que operara en sus circunscripciones sin estar bajo su mando.

Entre sus funciones, además de la vigilancia, servían permanentemente de apoyo de las tropas establecidas en la frontera, por lo que era frecuente que utilizaran sus instalaciones conjuntamente. Sin embargo, no está claro cuándo se constituyó formalmente la flota o cómo se desplegó. Sabemos que durante el Año de los Cuatro Emperadores (68-69 d. C.), ambas flotas colaboraron con las legiones del Danubio apoyando a Vespasiano frente a Vitelio, por lo que más tarde recibieron el título honorífico de *Flavias*, lo podría implicar algún tipo de reforma en ellas por orden del nuevo emperador. Es más, probablemente la *Classis Pannonica* fue la única flota romana verdaderamente fluvial, ya que la *Classis Moesica* y la *Classis Germanica* operaron no solo en los cursos fluviales asignados, sino también en las zonas costeras cercanas a sus desembocaduras. Por el contrario, la región conocida como los Campos Decumanos (*Agri Decumates*), actualmente una parte de la Selva Negra al suroeste de Alemania, precisamente donde se sitúa el nacimiento del Rin y del Danubio, no contó con fuerzas navales romanas hasta que el territorio cayó en manos de los alamanes, a mediados del s. III d. C., y Diocleciano logró recuperarla brevemente entre el 270-275 d. C.

La frontera parece haber gozado de relativa tranquilidad durante el s. I d. C., aunque los sucesos ocurridos entre los ss. II-III d. C. siguen siendo inciertos. Probablemente, la *Classis Pannonica* colaboró en el transporte de tropas y suministros durante las guerras dacias (101-102 y 105-106 d. C.) dirigidas por Trajano, y

sus naves aparecen también representadas en la columna de Marco Aurelio, lo que podría indicar su concurso durante las guerras marcomanas (165-189 d. C.). Tras la firma de la paz, Marco Aurelio decretó la prohibición de navegar en el Danubio a las tribus bárbaras asentadas más allá de su cauce, una norma que existía también en el Rin, pero el aumento de la presión que sufrió la frontera en época de Cómodo obligó a reforzar las fortalezas que vigilaban el Danubio. Nada más sabemos sobre esta flota entre los ss. III-IV d. C.

Classis Moesica

El origen de la *Classis Moesica* probablemente se entrelaza con el de la *Classis Pannonica*, aunque las primeras inscripciones y diplomas militares que se refieren a ella de forma directa no aparecen hasta el 66 d. C. Desde su base en Isaccea (Noviodunum, Rumania), controlaba el curso del Danubio Inferior, entre las Puertas de Hierro y la desembocadura, así como las zonas costeras limítrofes del mar Negro. No obstante, inicialmente se instaló en Mesia para después hacer lo propio en la fortaleza de Sexaginta Prista («Puerto de los sesenta barcos»), y más tarde terminar estableciéndose en Isaccea. En su caso, parece que contaba con varias estaciones subsidiarias, como la fortaleza de Hajducka Vodenica (Kladovo, Serbia), Varna (Odessus) o el Quersoneso, esta última con la misión de proporcionar apoyo durante las operaciones en el reino del Bósforo (45 d. C.), así como en Tyras (cerca de Akerman) y Nikolayev (Olbia). Posiblemente, la flota ejerció también funciones fiscales similares a las de las naves egipcias que conformaban la *potamophylacia*, exigiendo el pago de peaje a lo largo del Danubio.

En su caso, tampoco contamos con información suficiente para conocer la capacidad de esta flota ni los modelos de embarcaciones que formaron parte de ella, aunque la columna de Trajano muestra el uso de trirremes y liburnas, que debieron contarse entre ellas, junto con otros tipos menores. El apelativo otorgado a Sexaginta Prista podría darnos una pista, aunque escasamente fiable, ya que hace mención a un momento y necesidad concretos, cuando el número de naves en servicio pudo incluir también efectivos de la *Classis Pannonica*.

Durante la época de Augusto, la región del Bajo Danubio requirió frecuentemente la intervención de las legiones, presumiblemente apoyadas por la flota, frente a las incursiones de los dacios en Moesia y Tracia. Las operaciones continuaron esporádicamente con Tiberio, pero entre el 15-69 d. C. la región se mantuvo relativamente tranquila, ya que los pueblos transdanubianos estaban ocupados haciendo frente a las amenazas provenientes del este, como la de iazigues. Cuando Claudio convirtió Tracia en una nueva provincia (46 d. C.), se enviaron tropas de refuerzo hasta completar tres legiones, incrementándose las patrullas de la flota en los sectores más sensibles. En estos años, la *Classis Moesica* debió colaborar en el control del Ponto occidental durante las revueltas surgidas tras la intervención romana en el reino del Bósforo, donde el gobernador de Moesia, Didio Galo, consiguió instalar a un soberano cliente llamado Cotis I (44-45 d. C.). Pero el transporte de tropas y suministros se llevó a cabo empleando mercantes requisados en Bizancio y otras ciudades costeras. De hecho, tras la conquista de Tracia por parte de Claudio (46 d. C.), se le encomendó la seguridad de la costa entre la desembocadura del Danubio y el estrecho del Bósforo.

En el 58 d. C., las operaciones protagonizadas por el gobernador de Moesia, Plaucio Silvano Eliano, frente a los sármatas al norte del Danubio también requirieron probablemente la participación de la flota moésica. Poco después, durante el Año de los Cuatro Emperadores (68-69 d. C.), los conflictos entre los candidatos al trono romano alentaron a los dacios para cruzar el Danubio. Muciano, gobernador de Siria, que dirigía las legiones orientales hacia Italia, llegó a los Balcanes y consiguió expulsarlos al otro lado del río, dejando en Moesia dos legiones a cargo de C. Fonteio Agripa, que murió tras una incursión de los sármatas. Ya con Vespasiano en el trono, el nuevo gobernador Rubrio Galo logró restaurar la frontera del Danubio con ayuda de las flotas panónica y moésica, premiadas con el título de Flavias por su servicio en el *limes* cuando las legiones tuvieron que ser desplazadas para los enfrentamientos entre los candidatos romanos. Sin embargo, en estos casos no se aprecian cambios en su estructura, recursos, etc., que evidencien una reforma por parte de Vespasiano.

Sexaginta Prista era la base de la Cohors II Flavia Brittonum

Equitata y la Cohors II Mattiacorum, donde se reunieron las tropas de Domiciano antes de embarcar para cruzar el Danubio (85-89 d. C.) y acceder a la Dacia, en conmemoración de cuya victoria recibió ese apelativo. La flota posiblemente sufrió serias pérdidas cuando los dacios atacaron la desembocadura del río, lo que pudo provocar la interrupción de la conexión marítima entre el ejército danubiano y el Bósforo. Fue en este momento cuando Domiciano reorganizó el territorio del Bajo Danubio, dividiendo Moesia en dos provincias (Inferior y Superior) y asignando la *Classis Moesica* a la primera de ellas.

Junto con la *Classis Pannonica*, la flota de Moesia colaboró en las guerras dacias (101-102 y 105-106 d. C.), momento en que Trajano decidió habilitar un camino de sirga (nombre que se otorgaba a los corredores que los propietarios particulares debían permitir a través de la ribera del río para uso público como apoyo para la navegación) y construir un canal que posibilitara el acceso a través de las Puertas de Hierro. En vista de su participación, probablemente el emperador reforzó los efectivos y recursos de la flota moésica, pues sabemos que muchos de sus veteranos se reincorporaron. La apertura del canal permitió también el apoyo de la flota panónica en esa región. La columna trajana muestra la presencia de naves destinadas al transporte de suministros durante las operaciones en el Danubio, aunque desconocemos si pertenecían a alguna de las dos flotas presentes en la región o se trataba de embarcaciones construidas al efecto por las legiones, algo que era enormemente frecuente. De hecho, las tropas de Trajano cruzaron el río para internarse en la Dacia utilizando puentes de pontones, sin que se especifique nada sobre su procedencia. Solo sabemos que, durante las operaciones, sus naves se encargaron de transportar a las mujeres y niños capturados en dirección a Italia, donde se venderían como esclavos. También contribuyeron al transporte de tropas entre ambas orillas, navegando por el río hacia los puntos establecidos de desembarco.

Tras la conquista de la Dacia, ambas orillas del Danubio pasaron a quedar bajo control romano, lo que redujo mucho su actividad fluvial entre los ss. II-III d. C., por lo que su labor de vigilancia se concentró en el mar Negro, una zona especialmente sensible en el límite del imperio susceptible de conflictos. Sin embargo, la pérdida

posterior de la Dacia volvió a situar la frontera romana en el Danubio, propiciando una presión cada vez mayor de los pueblos bárbaros a partir del s. III d. C. Por ese motivo, se establecieron nuevas fortalezas con pequeñas guarniciones en la orilla enemiga, que extendían sus murallas hasta el río para permitir el atraque de la flota, mientras que las ya existentes en la orilla romana se reforzaron aún más. Por otro lado, el curso inferior del Danubio se congelaba frecuentemente durante el invierno, lo que no solo imposibilitaba la patrulla de sus embarcaciones, sino también multiplicaba el riesgo al permitir que grupos enemigos cruzaran a través de zonas desprotegidas con relativa facilidad. De hecho, aunque la flota muestra actividad desde finales del s. I a. C., la red de fortalezas establecidas en ese tramo del río no surgió hasta la época de Vespasiano (69-79 d. C.).

En el s. III d. C., la flota moésica, como todas las demás unidades del ejército, recibió el epíteto efímero de «Gordiana», y quizá gran parte de sus efectivos sobrevivieron a la inestabilidad que imperó en este momento. En el s. IV d. C., la *Notitia Dignitatum* confirma que la frontera territorial del Danubio sufrió una reestructuración que afectó a las flotas allí destinadas. La *Classis Moesica* se dividió en cuatro escuadrones menores, asignados a las cuatro nuevas provincias de Moesia Prima y Secunda, Escitia y Dacia Ripensis, bajo las órdenes de sus respectivos gobernadores provinciales. No contamos con más menciones a la *Classis Pannonica*, aunque sabemos que existieron naves romanas en el Alto Danubio durante el s. IV d. C., pero como parte de la fuerza naval de aquellas provincias, por lo que también debió ser reorganizada de un modo similar. Incluso, existen en ella referencias a la creación de una nueva flota en el Danubio, la *Classis Histrica*, pero su capacidad y pervivencia debieron de ser muy reducidas.

Classis Germanica

César extendió el territorio romano hasta el Rin a mediados del s. I a. C., y Augusto le encargó a Druso (hijo de Livia y su primer esposo antes de contraer nupcias con Augusto, Tiberio Claudio Nerón) la consolidación de la frontera renana de la Galia antes de iniciar las campañas con las que esperaba alcanzar Germania poco después. En el 12 a. C., Augusto consiguió extender la frontera del imperio hasta

el río Elba, construyéndose, por orden de Druso, la *Fossa Drusiana*. Se trata de un canal destinado a comunicar, de una forma segura a través de territorio romano, el curso inferior del Rin con el mar del Norte a través del *Lacus Flevus*, un lago interior situado al noroeste de las Países Bajos. Desde allí, se podrían realizar operaciones a lo largo de la costa hasta la desembocadura del río Elba e, incluso, en el Báltico. De hecho, fue Druso quien organizó el germen de la que más tarde se convertiría en la *Classis Germanica* a partir de las naves dejadas allí por César para su patrulla, junto con varias guarniciones situadas en la orilla occidental, sumando las embarcaciones empleadas en estas campañas y los recursos adicionales aportados por la flota de Miseno, cuya sede pudo situarse en *Castra Bonnensia* (Bonn) o *Castra Vetera* (Germania Inferior).

La flota del Rin participó en apoyo de las legiones durante el prolongado periodo que duraron las campañas en la frontera de Germania (12-16 d. C.). Sin embargo, los éxitos de Augusto en el *limes* no duraron demasiado y, tras la derrota de Varo en Teutoburgo (9 d. C.), las posteriores victorias de Germánico no fueron suficientes para impedir que Tiberio adoptara una política defensiva en torno al Rin, mediante la creación de una flota permanente para vigilar el curso medio e inferior hasta su desembocadura, además del Mosela y afluentes como el Neckar, Main y Lippe, junto con los sectores de costa adyacentes, como medida de control y contención frente a la actividad de las tribus germánicas. No obstante, entre sus funciones no solo se asumía el apoyo a los ejércitos desplegados en la región, pues sabemos que sus naves y efectivos también participaron regularmente en la extracción y transporte de recursos minerales para la construcción de edificios públicos (*Opera Publica*) en las canteras de Brohltal y Andemach, junto con los soldados de las legiones acantonadas cuando no existía peligro de amenaza inminente. Del mismo modo, ofreció apoyo durante las operaciones en Britania hasta la formación de la *Classis Britannica*, encargándose de la vigilancia del estrecho.

Aparentemente, esta escuadra llegó a contar, al menos, con 24 buques (trirremes y naves menores), apoyados por una impresionante red de 500 fortificaciones, superior a la de cualquier

otra escuadra, aunque no se mencionará por primera vez hasta el 69 d. C. En realidad, sabemos que Germánico ordenó la construcción de una flota de transportes para sus tropas que, según las fuentes, llegó a sumar 1000 embarcaciones, por lo que muchas de ellas bien pudieron haber pasado a formar parte de la *Classis Germanica*, aunque el reducido número de sus buques parece negarlo. Podemos imaginar la frenética actividad de los astilleros romanos existentes a lo largo del Rin durante el invierno del 15-16 d. C. Muchas de estas naves se diseñaron con el fondo plano adaptado al uso fluvial y al régimen de mareas imperante en el mar del Norte, siendo reunidas en la *insula batavorum* (la isla de los bátavos, situada entre los ríos Waal e Yssel), donde embarcaron ocho legiones, además de auxiliares y recursos. Tras cruzar la *Fossa Drusiana* construida por su padre, desembarcó cerca del río Ems para avanzar hacia el interior y derrotar a las tribus germanas en la batalla de Idistaviso. Roma obtuvo la venganza que anhelaba tras la derrota de Varo, las águilas imperiales perdidas en esa campaña fueron recuperadas y los prisioneros romanos fueron liberados.

Sea como fuere, la base principal de esta nueva flota provincial se trasladó a Koln-Alteburg (Colonia Agrippinensis). Sus efectivos procedieron inicialmente de Antioquía, Alejandría y Caria, aunque el progreso en la romanización de aquella región permitió la incorporación masiva de marineros bátavos del Bajo Rin a partir de mediados del s. I d. C. El prefecto al mando era considerado centenario, es decir, con un salario asignado de 100 000 sestercios, aunque igualmente sujeto a la autoridad de los gobernadores provinciales. Algo inferior al de sus homólogos a cargo de las flotas en Miseno y Rávena, pero superior al resto, lo que confirma la importancia que en Roma se le otorgaba a la vigilancia del Rin. En este caso, existían bases secundarias desde Colonia Agrippinensis hasta Noviomagus, como en Vetera, Xanten, Neuss (Novaesum), Koblenz, Mainz o Arentsburg, proporcionando protección a los distintos fuertes erigidos a lo largo del Rin y sus tributarios, así como en su desembocadura. De hecho, la garantía de paz a lo largo de la costa atlántica de la Galia fomentó el comercio con Britania, llegando sus productos hasta Koln y Mainz.

En el 47 d. C., cuando Claudio nombró a Cneo Domicio Corbulo como comandante de los ejércitos en Germania Inferior, este

decidió acometer la construcción de un nuevo canal que uniría el curso del Rin y el Mosa, la *Fossa Corbulonis* (37 km), y poco después inició una campaña frente a la tribu de los chauci con ayuda de la flota, cuyas naves lograron imponerse a las embarcaciones empleadas por sus enemigos. Tiempo después, entre el 69-70 d. C., el líder de los bátavos, Cayo Julio Civilis (cuyo nombre romanizado parece responder a la ciudadanía otorgada a alguno de sus antepasados, cuando su pueblo quedó bajo control romano), inició una revuelta logrando apoderarse de 24 naves pertenecientes a la *Classis Germanica*. En realidad, cuando las legiones marchaban hacia su posición apoyadas por la flota, los remeros (en su mayoría de origen bátavo) se amotinaron y obligaron a las naves a acercarse a la orilla, donde fueron capturadas. Aparentemente, esta mención se ha utilizado como prueba para calcular la cantidad de buques con los que contaba la flota germana en ese momento, dado que Civilis pudo emplearla para asaltar distintas poblaciones ribereñas con aparente impunidad durante un periodo prolongado de tiempo. Poco después, los romanos consiguieron enviar una nueva escuadra al Rin, pero sus naves fueron destruidas por las naves de los cananefates, otra tribu germánica aliada de los bátavos. Finalmente, Civilis fue derrotado por las legiones de Quinto Petilio Cerial. La actuación de la flota no pareció despertar el entusiasmo de Vespasiano, por lo que decidió otorgarle el título honorífico menor de *Augusta* en lugar de *Flavia*, y suponemos que, a partir de este momento, se redujo el número de marineros bátavos aceptados en la flota.

A finales del s. I d. C., la flota germana también participó en la derrota de L. Antonio Saturnino, gobernador de Germania Superior que se autoproclamó *imperator*, frente a Aulo Bucio Lapio Máximo, su homólogo en Germania Inferior (89 d. C.). En agradecimiento por su actuación, Domiciano le otorgó a todas las unidades participantes en la victoria el mismo título honorífico, pasado la flota a denominarse *Classis Augusta Germanica Pia Fidelis Domitiana*, aunque la *damntio memoriae* que sufrió el emperador a su muerte (96 d. C.) dio lugar a que se les retirara.

Durante gran parte del s. II d. C., la relativa estabilidad de la frontera propició que Trajano acantonara allí tan solo cuatro legiones en Vetera, Bonna, Moguntiacum y Argentorate. Sin

embargo, ante el peligro que suponía permitir que permanecieran ociosas, tanto los soldados como los efectivos de la flota fueron asignados a la extracción y transporte de materiales desde las canteras de Brohltal y Andemach para las obras públicas iniciadas en Colonia Ulpia Trajana (actual Xanten, Alemania) y, más tarde, en Noviomagus (160 d. C.). Luego, la presión de las tribus germanas en la frontera volvió a intensificarse, obligando a que las tropas reanudaran su actividad original. En el 165 d. C., el prefecto de la flota germana fue Publio Helvio Pertinax, más tarde entronizado como emperador romano (entre el 31 de diciembre del 192 d. C. y el 28 de marzo del 193 d. C.).

Los problemas se recrudecieron tanto en el Rin como en el Danubio durante el reinado de Marco Aurelio (121-180 d. C.), hasta que Aufidio Victorino fue enviado a Germania Superior para reprimir a los catos (162-166 d. C.). Poco después, el también futuro emperador Didio Juliano, por entonces gobernador de la Galia-Bélgica (170-171 d. C.), tuvo que hacer frente de nuevo a los catos y los chauci, en cuyos enfrentamientos probablemente actuó la flota germana. A partir de este momento, la información aportada por las fuentes sobre su actividad es enormemente fragmentaria. Suponemos que participó en las campañas dirigidas por Alejandro Severo y Maximino (235 d. C.). De hecho, precisamente fue durante su estancia en Moguntiacum (Maguncia) cuando Alejandro Severo y su madre fueron asesinados por sus propios soldados durante un motín, los cuales proclamaron a Maximino el Tracio como sucesor.

Los restos arqueológicos parecen indicar que sus bases fueron abandonadas a mediados del s. III d. C., por lo que solo contamos con referencias a su posible disgregación en pequeñas escuadras que mantuvieron su misión de forma autónoma en época de Aureliano y Probo (280 d. C.). No en vano, los godos habían sobrepasado las fronteras del Danubio Medio e Inferior en torno al 250 d. C., y en el 260 d. C., los francos llegaron a ocupar el estuario del Rin, causando estragos tras remontar su curso. La *Classis Germanica* participó en las campañas emprendidas por Postumio en el Rin (259-262 d. C.), como lo demuestran varias monedas de Postumio, fechadas en el 261 d. C., que muestran en el reverso una galera y, en otros, la leyenda «Neptuno reduci», pero solo Diocleciano (284-305 d. C.) consiguió recuperar el control del *limes* gracias a las campañas

dirigidas por Maximiano, para cuya tarea sin duda resultó obligado a reunir una nueva flota. De hecho, parece que la flota resultó seriamente afectada por las plagas entre el 269-271 d. C. y entre el 275-280 d. C., posibilitando que los bárbaros consiguieran destruir en ese momento lo que quedaba de ella.

De hecho, en ese momento fueron los gobernadores provinciales quienes se encargaron de adquirir naves y formar tripulaciones para defender sus propias fronteras, en función de las necesidades de cada momento. Sabemos que en el 286 d. C., Maximiano decidió reorganizar esas flotas de un modo similar a lo que había sucedido con las flotas del Danubio, manteniendo su actividad hasta el s. IV d. C., en que la situación del Imperio romano occidental se fue deteriorando hasta el punto de que, llegado el caso, en cada región se aprestaban las naves disponibles o se reaprovechaban los mercantes con fines militares si era necesario.

Classis Alexandrina

Más allá de la península itálica, Augusto era perfectamente consciente de que existía una región a la que debía prestar especial cuidado y atención: Egipto. La tierra del Nilo se había convertido ya tiempo atrás en el principal granero de Roma, y lo seguiría siendo durante todo el Periodo Imperial, por lo que asegurar el suministro era vital para evitar los altercados que la escasez de alimentos podía provocar en la capital. Ese fue el origen de la *Classis Alexandrina*, poco después de la victoria en Actium (31 a. C.), a la que más tarde Vespasiano también otorgaría el título honorífico de *Augusta*. Su misión principal consistía en el control del Mediterráneo oriental, sobre todo garantizando la seguridad de los mercantes encargados de transportar el grano a Roma.

De hecho, Egipto demostró ser una de las provincias más pacíficas del imperio hasta el s. III d. C., por lo que la flota Alexandrina apenas tuvo que realizar intervenciones de carácter militar, más allá de consolidar el dominio romano sobre la región y evitar que ningún usurpador amenazara con poner en peligro el sistema de abastecimiento. Llegado el caso, podía colaborar en el transporte de tropas y garantizar el abastecimiento de suministros incluso con mayor eficacia que otras flotas provinciales, dados los superiores recursos con los que contaba, aunque no llegó a ser

necesario. Además, sabemos que en tiempos de paz los miembros de la flota podían colaborar en otro tipo de tareas a requerimiento del gobernador provincial, como sucedió durante la construcción del acueducto de Saldae, en Mauritania (152 d. C.).

A pesar de ello, la extensión e importancia estratégica que representaba el curso del Nilo requería la existencia de una flota independiente encargada de asegurar el traslado de productos, frente a la amenaza de los bandidos del desierto, y el cobro de peajes al tráfico fluvial, denominada *potamophylacia*, para cuyo establecimiento se emplearon los recursos ya asignados tiempo atrás por los Ptolomeos a esa misma tarea. Su base principal se encontraba en Schedia, en la rama canópica del delta del Nilo, ya que la mayor parte del tráfico fluvial discurría por este lugar hacia Alejandría, aunque controlaba también el resto del estuario. No en vano, disponía de sus propias naves, efectivos y bases desplegadas a lo largo del Nilo, recibiendo apoyo de la *Classis Alexandrina* cuando fue necesario, hasta que quedó integrada en ella en el s. II d. C.

Como no podía ser de otro modo, la *Classis Alexandrina* aprovechó el excelente puerto e instalaciones de Alejandría como centro de operaciones, aunque contaba con una base subsidiaria en Cesárea (actual Cherchell, Argelia). El personal necesario fue reclutado inicialmente entre los griegos residentes en El Fayûm.

Aparentemente, desapareció a raíz de los sucesos convulsos que se vivieron en el imperio desde mediados del s. III d. C., ya que no contamos con referencias posteriores a su existencia ni se la menciona en importantes documentos como la *Notitia Dignitatum* (s. V d. C.). Los romanos no mantuvieron presencia naval permanente en el mar Rojo, aunque un contingente de marineros e infantes de Marina procedentes de la *Classis Alexandrina* fue destinado allí puntualmente para colaborar en la expedición militar dirigida por el prefecto de Egipto, Elio Galo, a la Arabia Felix (Yemen), en el 26 a. C. Esta contaba con 80 naves de guerra y 130 buques de transporte, parte de ellos montados en los astilleros egipcios del mar Rojo a partir de las piezas enviadas por tierra desde el Nilo y el resto, requisados a las poblaciones de la región o aportados por los aliados judíos y nabateos. De hecho, no podemos descartar que el antiguo canal egipcio construido por los faraones,

que unía el Nilo con el mar Rojo, no fuera rehabilitado en este momento para la ocasión, abandonado tras quedar inutilizable por la acumulación de sedimentos. Al menos, sabemos que Trajano destinó recursos para su restauración, durante las operaciones dirigidas por Aulo Cornelio Palma para la anexión de Arabia Nabatea, pasando a ser conocido como *Fossa Traiana*, aunque no constan acciones de la *Classis Alexandrina* en el mar Rojo durante el Periodo Imperial.

Trajano estableció un puesto militar en Clysma (golfo de Suez) tras incorporar al imperio la provincia de Arabia Pétrea (106 d. C.), que debió de contar con algunas naves, aunque sin adscripción aparente a la flota Alexandrina y de cuya actividad no tenemos constancia. De hecho, los mercantes que alcanzaban las costas egipcias del mar Rojo desde la India no contaban con protección naval por parte del imperio, salvo la presencia de arqueros atestiguada por las fuentes, que parecen haber embarcado como tripulantes. Por ese motivo, es difícil aceptar la existencia de una *Classis Arabica*, como a veces se ha defendido, que supuestamente llegó a operar incluso en aguas del Índico. Su creación se atribuye a Augusto, con sede en Arsínoe, un puerto situado a pocos kilómetros de la propia Clysma, para colaborar en la campaña de Elio Galo (26 a. C.). Sin embargo, no contamos con pruebas concluyentes, sobre todo teniendo en cuenta que habría operado durante casi un siglo hasta la intervención de Trajano en la región, sin que las fuentes hagan alusión a su actividad.

El primero de los peligros a los que la flota Alexandrina tuvo que hacer frente se produjo durante la revuelta judía que desafió el dominio romano sobre la región entre el 115-117 d. C., ya que llegó a extenderse hasta la Cirenaica. El prefecto de Egipto, Q. Marcius Turbo, tuvo que emplear los refuerzos militares y navales enviados por Trajano para controlar la situación no sin esfuerzo, pues fue necesario contar también con el apoyo de la *potamophylacia*.

Existe una referencia a una *Classis Nova Lybica* muy posterior (180-190 d. C.), que podría indicar la necesidad de otorgar mayor entidad a las naves destinadas a la protección de la Cirenaica durante el reinado de Cómodo, hasta entonces un deber de la flota Alexandrina, creando una nueva escuadra independiente con base en Cirene, aunque poco más sabemos de ella. La última noticia

corresponde a mediados del s. III d. C., sin que sepamos si fue desmantelada o sus recursos se reasignaron a otras flotas. Lo mismo pudo suceder en cuanto a la vigilancia de la costa en Mauritania, apareciendo también brevemente la mención a una *Classis Mauritannica* o *Classis Africanna Commodiana*, con sede en Caesarea, para colaborar en la conquista de Mauritania, iniciada por Calígula en el 40 d. C. y completada por Claudio. Más tarde se encargaría de vigilar las costas africanas del Mediterráneo occidental y el sur de Hispania, incluido el estrecho de Gibraltar, para asegurar el comercio marítimo y prevenir la actividad pirática. En cualquier caso, estas flotas debieron colaborar conjuntamente si era necesario, y quizá nunca alcanzaron un estatus totalmente independiente, ya que se formaron a partir de naves y tripulaciones aportadas por la *Classis Alexandrina*. De hecho, entre el 41-42 d. C., la *Classis Misennensis, Alexandrina* y *Syriaca* colaboraron en el establecimiento de las provincias de Mauritania Caesariensis y Tingitana, ya que el tamaño de las instalaciones asociadas a estas flotas no permitía la presencia de numerosas naves que, en su mayoría, si no todas, debieron ser liburnas. Más tarde, cuando mauritanos (170-171 d. C.) y numidios (260 d. C.) amenazaron la integridad del imperio, fue la flota de Miseno la que se encargó de ofrecer apoyo a las tropas.

Classis Syriaca

El origen de la *Classis Syriaca* aún se discute. Probablemente surgió en algún momento del s. I d. C., quizá organizada por Vespasiano para contar con apoyo naval durante la Primera Guerra Judeo-romana (66-73 d. C.) o con la misma finalidad más tarde, durante la campaña de Trajano contra el Imperio parto (113-116 d. C.), aunque su primera mención directa no aparece hasta el inicio del gobierno de Adriano (119 d. C.). De hecho, el único prefecto conocido para esta flota fue Sexto Cornelio Dexter, que asumió el cargo entre el 132-134 d. C. durante la revuelta judía liderada por Bar Kojba, tras actuar como comandante de un *alae* de caballería en ese mismo conflicto. En realidad, probablemente sea posible descartar la influencia de Vespasiano en su formación, ya que durante esa campaña sabemos que varias naves judías realizaron acciones piráticas impunemente en torno a la ciudad costera de

Jope sin que ninguna escuadra romana se presentara para hacerles frente, ni siquiera la *Classis Alexandrina*, por lo que su derrota solo aconteció cuando las tropas romanas tomaron la ciudad por tierra.

Aparentemente estaba asignada al control del Mediterráneo oriental, al igual que la *Classis Alexandrina*, aunque principalmente centrada en Chipre, el sur de Asia Menor, el este del Egeo y Siria, quizá en parte debido a la tradicional y constante actividad pirática de la zona, que consiguió controlar hasta el s. III d. C. De hecho, los imperios parto y sasánida suponían una amenaza constante para esa región, por lo que esta flota sin duda tuvo que colaborar frecuentemente con las operaciones militares romanas para la defensa de la frontera del Éufrates, transportando tropas y asegurando el suministro de las legiones, así como en la mejora de las comunicaciones y el traslado de funcionarios entre Roma y este escenario tan sensible.

Su base principal se situaba en Seleucia Pieria (Siria), junto a la desembocadura del río Orontes, que hubo que desviarla, debido a que la acumulación de sedimentos había conseguido obstruir el puerto de la ciudad. Es más, Seleucia actuaba también como puerto comercial preferente para el envío hacia occidente de los lujosos productos provenientes del Lejano Oriente, a través de la Ruta de la Seda. Varios fueron los emperadores que aportaron fondos para la mejora constante de las instalaciones portuarias y la navegabilidad del Orontes, entre ellos los Julio-Claudios o el propio Vespasiano, mediante obras de ingeniería en las que trabajaron tanto los soldados de la Legio IV Scythica y la Legio X Fretensis como los efectivos de la flota siria.

Classis Britannica

La *Classis Britannica* se menciona por primera vez en el 70 d. C., aunque surgió a partir de las necesidades operativas derivadas de la invasión romana de Gran Bretaña por orden de Claudio (43 d. C.). Su núcleo original estaba formado por un reducido número de embarcaciones asignadas a la región desde las expediciones protagonizadas por César (55-54 a. C.) y los preparativos previos para la campaña iniciados por Calígula (40 d. C.), a los que se sumaron efectivos y naves desviados de la *Classis Misennensis*. La flota debía reunirse para partir del puerto de Gesoriacum

(Boulogne), al norte de la Galia, desde donde prestó apoyo no solo durante el proceso de conquista, sino también manteniendo las comunicaciones y el abastecimiento de las tropas entre la isla y el continente. Así sucedió poco después durante las campañas de Agrícola en Caledonia, aunque también asumió roles subsidiarios en cuanto al transporte de minerales (hierro) desde las minas insulares.

A partir de ese momento, la flota pasó a constituirse como la *Classis Britannica*, cuya zona de actuación incluía el estrecho, las islas británicas y el mar del Norte, aliviando así en parte las obligaciones de la propia *Classis Germanica*. Por esa razón, contaba con puertos situados a ambos lados del canal de la Mancha, aunque los más importantes de ellos eran Gesoriacum (Boulogne), en la Galia, y Dubrae (Dover), en la costa de Kent. Las instalaciones militares descubiertas en la primera (12,45 ha) superaban con creces las existentes en la segunda (1 ha), por lo que se le ha otorgado mayor importancia. A partir del 71 d. C., se establecería una base secundaria en la desembocadura del río Humber (Abus) para asegurar la ruta hacia el mar del Norte, así como la línea de suministros que unía Londinium con el muro de Adriano a través del Támesis. De hecho, la flota británica contaba con el apoyo de una importante red de fortalezas destinadas a proteger las costas del canal, permanentemente expuestas a las incursiones de escuadras bárbaras. Al parecer, en algún momento a mediados del s. III d. C., la base principal de la flota se trasladó al puerto britano de Rutupiae (Richborough), y todas las instalaciones mencionadas contaban con faros como apoyo para la navegación.

El prefecto era también centenario (100 000 sestercios anuales), como en el caso de la flota germánica, y estableció su residencia en los acantilados de Folkstone. Tenía bajo su mando una escuadra compuesta, principalmente, por liburnas, junto con al menos un trirreme atestiguado. Sería lógico pensar que, si la base principal se encontraba en la Galia, ese era el lugar donde debía encontrarse alojado su máximo responsable, pero parece que, de hecho, este permanecía subordinado al gobernador de Britania, por encima de su homólogo en la Galia, aunque desconocemos el motivo.

La flota colaboró con el gobernador de Britania, Cayo Suetonio Paulino, para acabar con la revuelta protagonizada por Boudica, la reina de los icenos, y más tarde hizo lo propio con uno de sus

sucesores, Agrícola, quien consiguió alcanzar por primera vez las tierras altas de Escocia, avanzando por la ruta costera oriental con el apoyo de la flota, por lo que su participación fue determinante para la conquista del norte de Britania. Es más, dio orden de que las naves rodearan completamente la provincia para certificar que se trataba de una isla, llegando a visitar las islas Shetland.

Desde este momento, y al menos hasta el 85 d. C., estuvo involucrada en la construcción de una base de suministros en el sureste, que incluyó la explotación de los depósitos de mineral de hierro de Weald y Sussex. En el s. II d. C., parece haber desempeñado principalmente una labor de apoyo, suministro y servicio en las acciones militares de las tropas romanas en la isla, incluyendo la construcción de infraestructuras defensivas como el muro de Adriano (122-132 d. C.). Sin embargo, no consta registro en cuanto a la lógica presencia de escuadrones pertenecientes a la flota destinados a vigilar los extremos costeros del muro, por lo que podríamos suponer que esa labor recayó en grupos de embarcaciones locales bajo el mando de líderes aliados. Parece que las naves de la flota colaboraron en el transporte de la Legio VI Victrix desde la Baja Alemania hasta la desembocadura del Tyne, en Escocia (122 d. C.), así como de nuevos efectivos destinados a contener revueltas posteriores durante los reinados de Antonino Pío, Marco Aurelio y Cómodo. Del mismo modo, Septimio Severo utilizó sus recursos durante sus expediciones a tierras escocesas (208-211 d. C.).

Con anterioridad al 285 d. C., francos y sajones protagonizaron numerosas razias a lo largo de las costas belgas, que solo remitieron gracias a las acciones emprendidas por Diocleciano (284-305 d. C.). Maximiano le entregó a uno de sus más destacados oficiales, llamado Carausio (de origen menapio, pueblo germano de la Galia Bélgica), el mando de la flota estacionada en Gesoriacum para asegurar el mar del Norte. Sin embargo, este utilizó a los piratas de la zona para obtener beneficio, hasta que Maximiano ordenó su ejecución. Ante esta perspectiva, Carausio optó por escapar con la flota y cuatro legiones hacia Britania, donde se autoproclamó emperador de aquellas tierras y el norte de la Galia. Seguro de que su decisión tendría respuesta, se empleó a fondo para reclutar tripulaciones entre los bárbaros y construir naves adicionales con

las que enfrentar a sus enemigos. Solo la intervención de Constancio Cloro, con el apoyo de una nueva escuadra reunida al efecto durante tres años, pudo acabar con esta situación (293 d. C.). El prefecto del pretorio, Asclepiodoto, comandaba una de las escuadras romanas que habían logrado cruzar el canal sin ser vistas gracias a la niebla (296 d. C.). Las naves de Alecto permanecieron en la isla de Wight sin saber que los romanos estaban desembarcando en la ría de Southampton, y una escuadra remontó el Támesis hasta alcanzar Londinium. En vista de los problemas causados por Carausio, era evidente que se necesitaba el establecimiento de una escuadra poderosa para mantener el control del estrecho y el mar del Norte en este periodo.

La *Classis Britannica* como unidad había dejado de aparecer en los registros hacia mediados del s. III d. C. De hecho, el puerto de Dover parece haberse abandonado en ese momento. Por ese motivo, se cree que fue el propio Constancio Cloro quien ordenó la construcción de numerosas fortalezas para integrar la red de vigilancia en el canal de la Mancha, que se conocería como *litus Saxonicum*, frente a la amenaza de francos y sajones. Por su parte, las menciones a la *Classis Germanica* desaparecieron casi al mismo tiempo, al menos bajo ese nombre, lo que podría evidenciar algún tipo de reorganización para algunas de las flotas provinciales.

El sistema estratégico del *litus Saxonicum* parece que sobrevivió, al menos hasta finales del s. IV d. C., pero poco sabemos de la flota romana en estas aguas después del 296 d. C. Es posible que las naves aún existentes se organizaran formando escuadrones menores a ambos lados del estrecho, pero centrando su actividad individual en Britania y la Galia.

Classis Pontica

El avance de la expansión romana en torno al mar Negro propició inicialmente la asignación de nuevos sectores al ámbito de actuación de la *Classis Moesica*, que terminó controlando no solo el Danubio Inferior, sino también el Ponto occidental. Sin embargo, sus recursos no bastaban para extender su presencia al resto del mar Negro, por lo que fue necesario el establecimiento de una nueva flota provincial, la *Classis Pontica*, a finales del s. I d. C.

Trabzon (actual Trebisonda, Turquía) se convirtió en el puerto

principal desde donde operarían las 40 naves que formaban esta escuadra (la mayoría liburnas, junto con, al menos, un trirreme que actuaba como buque insignia) hasta mediados del s. III d. C. Su prefecto al mando era también centenario, al igual que sus homólogos de las flotas britana y germana, por lo que su salario ascendía a 100 000 sestercios anuales. Sabemos que a partir del 131 d. C. se estableció una base subsidiaria fortificada en Fasis (actual Georgia), por lo que en ese momento debió recibir también la misión de patrullar el Ponto oriental. Una fortaleza adicional se erigió en Asparus (cerca de Batumi, Georgia), defendida por cinco cohortes (2500 soldados), frente a los 400 asignados a la anterior. Por su parte, los piratas de la región utilizaban un modelo de pequeño navío ligero y veloz, tradicionalmente adaptado para navegar en aquellas aguas, el *kamarai*, con capacidad para entre 25-30 hombres para acechar a los mercantes.

Su creación podría atribuirse a Nerón (54-68 d. C.), aprovechando para ello las naves requisadas tras la incorporación al imperio del reino del Ponto, puesto que la política previa destinada a confiar la vigilancia del mar Negro a los reinos clientes había sido infructuosa. La flota colaboró en las operaciones militares destinadas a presionar la frontera del Éufrates frente al Imperio parto. Así, desde Nerón, muchos emperadores romanos convirtieron Trabzon en la base desde la cual materializar sus ambiciones expansionistas en regiones limítrofes como Armenia y el Cáucaso, extendiendo la actividad de la flota al Ponto septentrional, oriental y meridional.

El propio reino del Ponto, un territorio clave que actuaba como frontera romana en Armenia, había sido incapaz de frenar las incursiones de las tribus caucásicas en la costa nororiental, y lo mismo le sucedió al reino del Bósforo. Esta situación permitió que la piratería se desarrollara enormemente en la región. No en vano, Tiberio (14-37 d. C.) trató de controlar esta actividad, asignando la campaña al procurador Tito Valerio Proclo. Las aguas del mar Negro se mantuvieron relativamente tranquilas entre el resto del s. I d. C. y finales del s. II d. C. gracias a la presencia de la escuadra póntica y las fortalezas construidas a lo largo de la costa caucásica. Es más, tras su visita a Trabzon, Adriano decidió invertir en la reforma del puerto asociado a la *Classis Pontica* debido a su pésima

condición. No obstante, la importancia estratégica (política y económica) que suponía el control del Bósforo y el mar de Mármara, propiciaron que la base principal de la flota se trasladara a Cyzicus en el 175 d. C. De hecho, la presión bárbara en el Cáucaso comenzaba a ser preocupante, mientras que los costobocios habían logrado atravesar la frontera del Danubio hasta alcanzar Eléusis (Grecia) en el 170 d. C., por lo que era necesario reforzar la presencia romana en la Propóntide (mar de Mármara) para evitar nuevas incursiones.

Fue en este momento (175 d. C.) cuando el prefecto de la *Classis Pontica*, Lucio Julio Vehilio Grato Juliano, recibió el grado de *centenarius* y el rango de *procurator Augusti*, encomendándole la marcha de la flota a Cyzicus. Una vez allí, probablemente colaboró en la derrota del antiguo gobernador de Siria y usurpador, Pescenio Níger, junto a las tropas de Septimio Severo (193 d. C.). Sabemos también que, durante la estancia de Heliogábalo en Nicomedia (218 d. C.), un ciudadano particular innominado trató de ganarse el favor de la flota para apoderarse del trono sin éxito.

A partir de la crisis del s. III d. C., la *Classis Pontica* tuvo que hacer frente varias veces a las incursiones de los bárbaros godos en el mar Negro, aunque sin demasiado éxito. Tanto es así que en alguno de tales enfrentamientos entre ambas escuadras la flota romana pudo haber sido aniquilada, ya que las naves que trataron de impedir el acceso de los hérulos al Mediterráneo desde el mar Negro más tarde (267-268 d. C.) parece que se reunieron al efecto por parte del emperador Galieno. Y no contamos con menciones posteriores de su actividad.

Et cætera

En ocasiones, las fuentes clásicas mencionan la existencia de flotas adicionales que no podríamos incluir en esta categoría, ya que no se trataba de escuadras provinciales de carácter permanente, sino que eran constituidas en respuesta a una necesidad concreta y puntual que, una vez satisfecha, propiciaba su disolución. Así parece que sucedió con la *Classis Nova Lybica* o la *Classis Mauritannica*, aunque conocemos otros casos similares a lo largo de la época imperial.

Una de ellas era la *Classis Perinthia*, formada por Claudio en el

46 d. C. para ofrecer apoyo en la campaña Tracia. Una vez incorporada la nueva provincia, la defensa y control de su región costera parece que se asignó a la *Classis Moesica*, porque no contamos con registros posteriores que confirmen su permanencia. Es posible que el emperador desestimara la opción de emplear a la propia flota moésica, ya que no contaba con recursos suficientes para desviar parte de sus naves sin poner en riesgo la frontera del Danubio, y la flota póntica aún no existía oficialmente.

Una flota romana conocida como *Classis Aquitanica* colaboró en la conquista del noroeste peninsular durante las guerras cántabras (29-19 a. C.), aunque su origen pudo estar más relacionado con la represión de la sublevación protagonizada por los aquitanos en el 28 a. C., ofreciendo apoyo a las regiones desde el golfo de Vizcaya. También se menciona la existencia de varias flotas asignadas a lagos de especial relevancia. Así sucedió con una pequeña flota, la *Classis Comensis*, que actuaba en el lago Como, establecida en el s. IV d. C.; también con una escuadra similar asignada al lago Neuchâtel (actual Suiza), con base en Eburodunum y creada en el s. IV d. C. No obstante, la primera de estas unidades conocida se denominó *Numerus Barcariorum*, en el actual lago Constanza anegado por el Rin, que se menciona, al menos, desde el 15 a. C.

A finales del s. II d. C. (197-199 d. C.), se menciona la *Classis Mesopotámica*, aparentemente constituida para apoyar la campaña de Septimio Severo que reincorporó la provincia de Mesopotamia al imperio. Su actuación quedó circunscrita a los cursos del Tigris y el Éufrates hasta el golfo Pérsico, aunque parece que contó con el apoyo de la *Classis Syriaca*. En realidad, el más cercano de ambos ríos al Mediterráneo era el Éufrates, que discurría por la provincia de Siria, pero no existía conexión entre ambos, por lo que solo pudo enviarse equipamiento, recursos etc., desde la flota de Siria por tierra. Se trata solo de una suposición, ya que hacer lo propio por parte de la flota Alexandrina suponía mayores dificultades al tener que trasladarlos desde el Nilo al mar Rojo. Es posible que, incluso, la flota siria contara con alguna base subsidiaria en el Éufrates desde la que prestar apoyo, aunque no lo sabemos.

Existen alusiones a una *Classis Sícula* para la vigilancia de estrecho de Mesina y las costas sicilianas, que a veces se ha

relacionado con el reaprovechamiento de las instalaciones portuarias utilizadas en época de Sexto Pompeyo, así como una *Classis Rodia* con base en la isla de Rodas. Pero ninguna de ellas adquirió un carácter permanente, y tenemos motivos para dudar de su constitución oficial, pues simplemente pudo tratarse de la forma en que las fuentes se referían a escuadras menores o locales que operaban en esos territorios y, por tanto, no reconocidas como tales por parte del Estado. De hecho, las flotas sícula y rodia aparecen en los textos de Suetonio como participantes en la naumaquia que celebró en el lago Fucino, compuesta cada una por 12 trirremes, por lo que no sabemos si representaban a una fuerza naval real o formaban parte del espectáculo. Así sucede también, por ejemplo, con la supuesta existencia de la *Classis Arabica*, puesto que la posible presencia de algunos navíos en Clysma para la protección de la *Fossa Traiana* no implica que se reconocieran oficialmente como una *classis* equivalente a las que operaban en otros sectores del imperio.

Lo mismo ocurre con la alusión a una *Classis Lauriacensis* en la *Notitia Dignitatum* (s. V d. C.), que aparentemente operaba en el Danubio Superior a finales del s. IV d. C. Pudo tener su base en el cruce del río Ems cerca de la fortaleza legionaria que allí se encontraba, pero no contamos con registros anteriores ni posteriores, por lo que bien pudo tratarse de una de estas escuadras a la que se aludía empleando los antiguos calificativos de las *classis* romanas.

Coste de la Armada

A comienzos de la época republicana, el Estado romano asumió el elevado coste generado por la construcción, mantenimiento y actuación de las naves militares solo cuando fue estrictamente necesario, de manera que no se asignó un presupuesto anual para la Armada. Esta situación podía implicar la ausencia de recursos destinados a este fin durante largos periodos de tiempo, más allá del mínimo necesario para mantener los escasos buques existentes en activo, pero esta política pudo cambiar tras el nombramiento de los *duoviri navales* (311 a. C.). Su actividad requería la asignación de presupuestos anuales para la Armada romana, aunque no contamos

con información al respecto, y siempre debieron de ser bastante reducidos, al menos, hasta el inicio de la Primera Guerra Púnica.

Es cierto que Roma vivía en un permanente estado de alerta militar, aunque normalmente este se relacionaba mucho más directamente con el ejército que con la Marina. De hecho, el excepcional esfuerzo económico que el Senado tuvo que afrontar para imponerse a Cartago durante la Primera Guerra Púnica propició que tampoco fuera necesario asignar una partida presupuestaria fija para la Armada, pues sus necesidades variaron sensiblemente a lo largo del conflicto según las pérdidas, los recursos necesarios para las operaciones en marcha, etc. Esto supuso un gasto considerable que, en ocasiones, debía realizarse varias veces en un mismo año. Y es que los cartagineses parecían dispuestos a descubrir hasta dónde eran capaces de llegar los recursos romanos durante el conflicto, lo que llevó irremediablemente al agotamiento de las arcas públicas. El Senado no tuvo más remedio que recurrir a los préstamos aportados por sus más ricos ciudadanos y a la imposición de nuevos aranceles, aunque la situación se relajó tras la victoria, y las deudas se pagaron con intereses gracias a las sanciones impuestas a Cartago.

Roma había obtenido el control del Mediterráneo occidental, por lo que la necesidad de vigilar sus nuevas fronteras y territorios insulares requirió el aporte de caudales destinados a la Armada de forma regular, hasta que los momentos de tensión económica vividos se reprodujeron hasta límites insospechados durante la Segunda Guerra Púnica. Las dificultades llegaron a tal punto que el Senado optó por establecer un impuesto especial destinado al mantenimiento de la Armada, con distintas bases impositivas en función de la riqueza de sus ciudadanos (214 a. C.). Aquellos cuya riqueza se situaba entre 50 000-100 000 ases asumirían el coste salarial, el equipamiento de un marinero durante seis meses, así como de su manutención durante 30 días; quienes alcanzaran los 300 000, de tres marineros; entre 300 000-1 000 000, de cinco marineros; los que superaran ese rango, de siete marineros, y los senadores debían hacer lo propio con ocho marineros. De hecho, los *socii navales* y el resto de aliados romanos no siempre estaban obligados a contribuir monetariamente, sino según sus posibilidades y las necesidades del momento, aportando tripulantes, suministros,

equipamiento, naves, etcétera.

Sin embargo, esta medida pronto se mostró insuficiente, habida cuenta de la insistencia demostrada por Aníbal en mantenerse vivo, por lo que el Senado decretó un nuevo impuesto según el patrimonio (201 a. C.), destinado a sufragar los gastos de las flotas durante 30 días.

Pasado este periodo convulso en el que Roma consiguió derrotar a su más peligroso enemigo naval, el Estado decidió retomar la política previa, destinando una mínima cantidad de fondos a la Armada para mantener el control de las aguas bajo su dominio. De manera que solo puntualmente se incrementó el esfuerzo durante las campañas militares, y siempre tratando de aportar el mínimo imprescindible, ya que parte de ese coste recayó en las flotas aliadas, como fue el caso de los rodios o de los pergamenses.

En época imperial, el nuevo modelo de Estado impuesto por Augusto implicaba la consecuente reforma económica que debía asegurar su poder militar frente a los desafíos a los que debería hacer frente. Es más, la organización de las flotas pretorianas y provinciales de carácter permanente obligaba a establecer un presupuesto anual destinado a permitir su actividad en las condiciones adecuadas. No en vano, se estima que el coste de la Armada romana tras la batalla de Actium pudo ascender, con la cautela que requieren este tipo de estimaciones, aproximadamente a 5 millones de sestercios, frente a los 32 millones destinados a sufragar las legiones, una cantidad pequeña en comparación.

Por ese motivo, se procedió al nombramiento por sorteo entre la clase ecuestre de tres prefectos encargados de gestionar los fondos de la Armada a partir de un capital inicial aportado por el emperador que ascendía a 170 millones de sestercios. A partir de ese momento, el Estado asumiría parte del coste anual total derivado de la Armada, en parte sufragado por impuestos especiales sobre las ventas (1 por ciento) y las grandes herencias (5 por ciento) entre sus ciudadanos, una parte adicional la aportarían las provincias que ya no tenían que destinar recursos a sus flotas por quedar sus aguas bajo la jurisdicción de las escuadras romanas habilitadas al efecto, y el resto, en el caso de las *classis* provinciales, correría a cargo de los gobernadores provinciales en las que estas operaban.

Las principales flotas pretorianas y provinciales permanecieron en servicio de forma adecuada hasta el periodo de inestabilidad política y económica que afectó al Estado romano durante el s. III d. C. Las cantidades recaudadas descendieron hasta niveles insostenibles, en parte debido a la enorme inflación, destinándose los escasos recursos disponibles a las necesidades más apremiantes, que por lo general estaban relacionadas con el ejército, no con la Armada. De ese modo, las flotas romanas comenzaron a descuidarse, lo que propició a veces una precariedad que afectaba directamente a su efectividad real como fuerza militar y disuasoria, y en otros casos supuso su desaparición.

Poco a poco, Roma perdió el control del Ponto, las flotas del Mediterráneo redujeron su influencia y las escuadras fluviales se vieron desbordadas por la creciente aparición de enemigos. Hasta el reinado de Diocleciano, el imperio no volvió a conocer un breve momento de recuperación gracias a su decidida política de reformas y actuación frente a los enemigos del imperio, aunque sus logros incidieron menos directamente sobre la Armada y duraron muy poco. De los 9 escuadrones aún existentes en el 230 d. C., solo 3 permanecieron en activo cuando Diocleciano se convirtió en emperador (284 d. C.). El comercio en el Mediterráneo había declinado tanto que su protección ya no constituía una prioridad, y el Estado organizado por Diocleciano apenas contaba con fondos para lo que no fuese esencial.

Solo en determinados lugares los efectivos de las flotas aún en activo se reorganizaron para formar escuadras menores que trataban de mantener sus obligaciones, como sucedió con la *Classis Britannica*, aunque no siempre fue posible, ya que pasaron a depender casi exclusivamente de los fondos aportados por los gobernadores provinciales. Esta situación, que no parecía posible revertir de forma definitiva, cambió entre los ss. IV-V d. C. cuando se hizo necesario el retorno al sistema de financiación puntual empleado en época republicana, destinando solo los fondos mínimos para la creación de una flota en momentos de necesidad, y aun en ellos, casi siempre las naves reunidas no eran suficientes para garantizar el éxito. De hecho, fue así cómo Constantino obtuvo los 200 buques con los que se enfrentó a Licinio (323-324 d. C.), equipados en El Pireo (Atenas), con los que obtuvo la victoria.

Navegando en el Principado

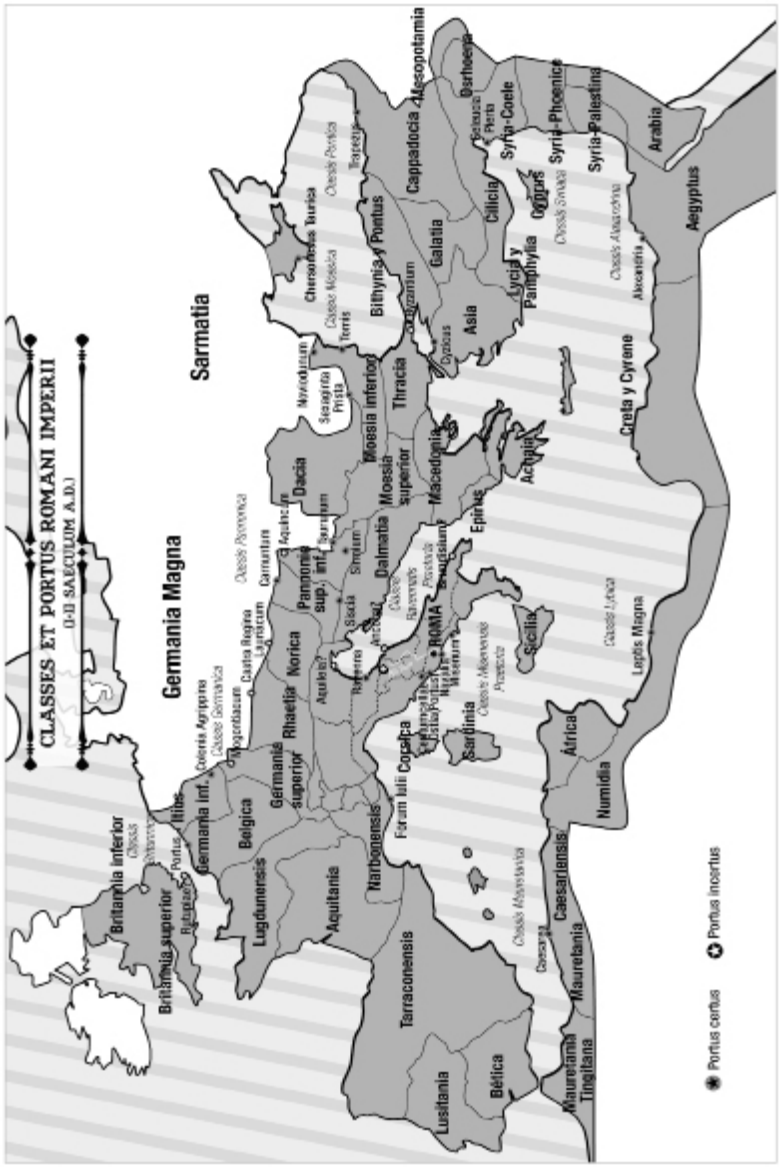
Roma comenzaba una nueva etapa a partir de un punto de inflexión político que dio origen a una concepción diferente del Estado. El modelo republicano se organizó en torno a la idea de ciudad-estado, donde los territorios situados en la península itálica actuaron como entidades subsidiarias, mientras que las relaciones exteriores quedaban formalizadas a través de alianzas como medio para mantener y expandir aún más su dominio del mar y las provincias de ultramar. De ese modo, el incumplimiento de los acuerdos podía generar sanciones o, en el peor de los casos, intervenciones armadas que, como resultado, culminaban en la anexión del territorio bajo control romano. Por ese motivo, los recursos navales solían movilizarse solo en caso necesario. Sin embargo, Augusto propuso un nuevo concepto donde el *princeps* actuaba como *primus inter pares* en Roma y soberano del imperio, ahora constituido en provincias y reinos tributarios. Su seguridad debía garantizarse empleando todos los medios posibles, y la Armada permanente se convertiría en uno de ellos, pues aún restaban muchos pueblos poderosos que podían constituir una amenaza para la nueva era.

El Mediterráneo se había convertido en el *Mare Nostrum*, pero eso no significaba que los peligros hubieran desaparecido de sus aguas, como demostraron los piratas cilicios. De hecho, la principal misión de las flotas creadas por Augusto no fue la defensa, sino la disuasión, pues no existía mejor advertencia para los posibles enemigos que la amenaza de una respuesta rápida y contundente en cualquier parte del imperio. Solo así sería posible garantizar una paz duradera, el respeto a la ley y la garantía de seguridad necesaria para favorecer la actividad marítima. No en vano, los romanos consideraban al mar como *res communes omnium*, es decir, propiedad común de la raza humana, asumiendo la responsabilidad de garantizar al común la libre navegación, comercio y explotación de los recursos marinos.

Sin duda, las ventajas de este sistema, junto con su importancia logística, operativa y estratégica, superaban con creces el coste que era necesario asumir, y lo demostraron durante más de dos siglos. Las nuevas condiciones impuestas no escondían el interés por fomentar el comercio marítimo, para lo cual se incrementaron y desarrollaron las instalaciones portuarias, la construcción de buques

en los astilleros, la seguridad pasiva a través de elementos como los faros, etc., y se implantó un modelo de fiscalidad adecuado. Los armadores comenzaron una frenética actividad, mientras los mercaderes y agentes comerciales romanos se establecieron en todos los rincones del imperio y más allá, donde existiera posibilidad de negocio y beneficio. El sistema también era alentador para otros pueblos, y así se presentaron en Roma embajadores provenientes de la India, Ceilán o China, remotos territorios hasta donde igualmente llegaron los emisarios del emperador. La flota mercante romana alcanzó un número y capacidad desconocidos, así como las misiones de exploración, cada vez más y más lejos, gracias al dominio del mar y al desarrollo tanto de la ingeniería naval como de las técnicas de navegación. El mundo cada vez guardaba menos secretos, y el intercambio de conocimientos se extendió como nunca antes lo había hecho.

El comercio no lo era todo, y las relaciones diplomáticas nunca dejaron de lado los intereses políticos, cuya importancia resultaba vital para la prosperidad de los reinos. Las flotas no solo garantizaron la seguridad en sus distintos sectores, sino que también participaron activamente en las operaciones militares emprendidas por el ejército romano en este tiempo. Ni siquiera la paz anunciada por Augusto evitó que los legionarios se ganaran el salario en el campo de batalla y, entre ellos, no pocas veces actuaron también los efectivos de las flotas en tierra cuando fue necesario. Los marineros de las *classis* romanas actuaron ellos mismos como fuerzas del orden y la ley en aquellos lugares donde sirvieron, sobre todo cuando no existían otros cuerpos para asumir esa responsabilidad.



La unidad del imperio se basaba en el control del Mediterráneo, donde las naves romanas podrían, llegado el caso, incluso proporcionar una última vía de escape si la península itálica se encontrara en serio peligro. Por esos y otros motivos, la lealtad de la Armada fue una cuestión importante en todas las crisis que se

vivieron durante el Periodo Imperial. Prueba de ello la encontramos en el apoyo que le prestó a Vespasiano o, mucho más tarde, al usurpador Carausio. El propio Tiberio dispuso la flota de Miseno para escapar en caso de que el prefecto del pretorio Sejano tuviera éxito en sus planes para acabar con su vida (31 d. C.). Y lo mismo hizo Claudio cuando empezó a preocuparse ante los rumores de una sublevación por parte de las legiones en el Rin. Nerón nunca dejó de asegurarse la lealtad de la *Classis Misennensis* para el caso de que las circunstancias pusieran en peligro su vida, ya que el imperio era lo suficientemente extenso como para organizar una respuesta adecuada desde las provincias afines. No en vano Pisón intentó socavar el apoyo que le prestaba la flota de Miseno, y Nerón no dudó en deshacerse de su antigua esposa, Octavia, acusándola de adulterio con el prefecto de Miseno, Aniceto.

La conquista de Arabia Felix (25 a. C.)

El relato sobre estos acontecimientos se lo debemos principalmente a Estrabón, amigo personal del prefecto de Egipto, Elio Galo, a quien Augusto le encomendó la conquista de Arabia Felix. La hazaña no solo reportaría prestigio al primer emperador, sino también el control del comercio de las especias y demás productos que desde allí se exportaban provenientes de la India y China, evitando así la actuación de intermediarios que encarecían enormemente su precio. De hecho, los verdaderos beneficios económicos derivados del control de esta zona vendrían a través del dominio de los puertos comerciales del mar Rojo y, quizá en menor medida, de las rutas caravaneras.

Galo contaba con 8500 soldados, 1000 auxiliares nabateos y los 500 efectivos enviados por Herodes. Y, a pesar de todo, esta aventura fue un fracaso de principio a fin. Para Estrabón, el mayor error de su amigo fue la pérdida de tiempo generada por la construcción de 80 navíos de guerra, cuando se suponía que la expedición debía actuar preferentemente por tierra, al no disponer los árabes de una flota con la que oponerse a los romanos, y teniendo en cuenta que el escaso calado atestiguado en muchas zonas del mar Rojo no permitía la navegación de grandes buques de guerra. De hecho, el propio Galo parece que pronto fue consciente de su error y optó por construir 130 naves de transporte en las que

embarcaría a las tropas para zarpar desde Cleopatris en dirección a Leuke Kome (actual Wadi Ainounah). Se trataba de una distancia muy corta para haber necesitado 14 días de navegación, durante los cuales no solo surgieron enfermedades, sino que se produjeron varios naufragios debidos a los bancos de corales, lo que obligó a pasar allí el verano y el invierno para reponerse.

Galo no había tenido en cuenta los fuertes vientos del norte que a veces soplan en el mar Rojo dificultando el tráfico marítimo; tampoco el efecto de la marea baja, ni las numerosas zonas de la costa arábiga plagadas de escarpados acantilados que dificultaban el atraque en caso de emergencia. El resto de la campaña se realizaría por tierra, experimentando enormes vicisitudes hasta que Galo decidió regresar a Egipto sin siquiera alcanzar su objetivo. Su decisión ha sido ampliamente debatida, pues a pesar de las dificultades para abastecer a sus tropas en el interior, principalmente de agua, no encontró gran resistencia y siempre logró imponerse a sus enemigos con facilidad, deteniéndose cuando sus tropas se encontraban a tan solo dos días de Arabia Felix. Sea como fuere, los restos de la expedición con Galo navegaron hasta Myos Hormos y desde allí siguieron hacia el interior en dirección a Coptos, desde donde continuaron el curso del Nilo hasta Alejandría. Por ese motivo, se hace difícil pensar que estas naves conformaran el núcleo de una flota romana permanente en el mar Rojo como a veces se indica al afirmar la existencia de la *Classis Arabica*, ya que no permanecieron en aquellas aguas ni hay noticia de que regresaran. La región de Arabia Felix no suscitaría de nuevo el interés romano hasta la época de Nerón, aunque tampoco parece que este tuviera en mente una campaña seria de conquista.

El año de los Cuatro Emperadores (68-69 d. C.)

Entre los episodios más importantes en los que las flotas pretorianas tomaron parte importante tenemos que mencionar las operaciones y sucesos ocurridos durante la lucha por el poder entre Galba, Otón, Vitelio y Vespasiano. De hecho, ante la ausencia de enemigos importantes en el Mediterráneo, esta fue una de las pocas ocasiones en que las flotas itálicas vieron un poco de acción entre los ss. I-II d. C. Había transcurrido un siglo desde que la última guerra civil asolara el territorio romano y, en este caso, la importancia de las

decisiones tomadas por sus protagonistas, a favor o en contra de sus propios candidatos, determinaría el curso de los acontecimientos. Tanto había en juego que ninguno de ellos podía permitirse descuidar el apoyo de las flotas romanas, como sucedió con el prefecto de la *Classis Germanica*, Julio Burdo, que llegó a ser amenazado por las tropas, y posiblemente habría muerto de no ser por la intercesión del propio Vitelio.

Tras la muerte de Nerón y el asesinato de Galba, Otón consiguió brevemente (del 15 de enero al 15 de abril del 69 d. C.) hacerse con el control no solo de las Cohortes Pretorianas, sino también de las flotas de Miseno y Rávena. De hecho, cuando Galba llegó a Roma, la Legio I Adiutrix se presentó para honrarle a las puertas de la ciudad. La legión había sido formada por Nerón a partir de los efectivos de Miseno, pero cuando fueron convocados a la ciudad este fue asesinado antes de que se les entregara el águila que simbolizaba su reconocimiento oficial. Se trataba de un hecho importante, pues significaba la concesión automática de la ciudadanía para sus integrantes, por lo que decidieron permanecer en Roma a la espera de acontecimientos. Cuando supieron que Galba se aproximaba, sus 5000 integrantes decidieron salir a recibirle para ganar su favor, y con él, su reconocimiento. Sin embargo, inicialmente Galba les emplazó a considerar la cuestión más tarde, y siguió su camino, lo que estos interpretaron como una negativa y comenzaron a ponerse nerviosos. Ante la posibilidad de que su vida corriera peligro, Galba ordenó a sus jinetes que los atacaran cuando la columna marchaba junto al puente Milvio. Como la mayoría de ellos estaban desarmados, se produjo una cruel matanza. Solo unos pocos lograron escapar, los supervivientes fueron diezmados y el resto, encarcelados.

Para mantenerse en el poder, Otón debía impedir la llegada de sus enemigos, Vitelio y Vespasiano, a Roma. El primero debía hacerlo por tierra, desde la frontera de Germania, pero el segundo se encontraba en Judea, por lo que las flotas desempeñarían una importante labor para impedir cualquier desembarco. La escuadra de Rávena recibió órdenes para bloquear el Adriático, mientras que la escuadra de Miseno se desplazó al sur de la Galia para asegurar que Vitelio no trataba allí de embarcar a sus tropas en dirección a Roma. Sin embargo, aunque el objetivo principal era asegurar el

puerto de Forum Iulii (Fréjus) para evitar que lo utilizara su enemigo y el desembarco allí de las tropas otonianas que transportaba la flota para presentar batalla, estalló un motín entre los oficiales de las tropas, que terminó con el arresto de su comandante Emilio Pacensis. Su nuevo general, Suedio Clemens, se mostró incapaz de evitar que los soldados aprovecharan para saquear la costa de Liguaria y la Galia en su camino hacia Fréjus.

Poco después, durante el enfrentamiento entre las tropas de Vitelio y Otón en la batalla de Bedriacum, este último rehabilitó la Legio I Adiutrix, formada por Nerón con los efectivos de la flota de Miseno, liberando a los supervivientes de la masacre perpetrada por Galba en el puente Milvio. Estos combatieron arduamente, incluso llegando a resistir y capturar el águila de los veteranos vitelianos de la Legio XXI Rapax, aunque al final fueron derrotados. De nada sirvió el intento de las liburnas pertenecientes a la flota de Rávena por instigar a las tropas vitelianas desde el río Po, cerca de Cremona. La situación era desesperada para Otón, que decidió suicidarse ante la imposibilidad de detener la llegada a Roma de Vitelio, al que las tropas supervivientes le juraron fidelidad. Vitelio aprovechó para nombrar a un nuevo prefecto que se encargaría del mando unificado en Miseno y Rávena para asegurarse el control de la Armada. Con ella sería capaz de situar sus tropas en cualquier punto del Mediterráneo para cortar el avance de Vespasiano, pero nunca lo hizo, probablemente debido a que no era capaz de confiar plenamente en ellas tras haber servido lealmente a Otón. En ese momento pocos debieron pensar que nada serviría, pues las legiones orientales acababan de proclamar a Vespasiano como emperador.

Mientras tanto, el comandante Cerialis se vio envuelto en fuertes enfrentamientos con los bátavos y otros pueblos germanos durante el episodio protagonizado por el rebelde Julio Civilis, quien se proclamó partidario de Vespasiano para aprovechar la guerra civil en su beneficio y consiguió apoderarse de las naves pertenecientes a la *Classis Germanica*. Sin embargo, la flota de Rávena decidió pasarse al bando de los Flavios, con cuyos efectivos este llegó a formar también la Legio II Adiutrix. En realidad, su prefecto era consciente de que la mayoría de trierarcos habían manifestado ya abiertamente su simpatía por Vespasiano poco antes y, quizá por convicción o por temor, su propio prefecto parece que decidió

alentarlos para unirse a ellos, pero tras la proclama solicitaron el nombramiento de un nuevo almirante, cargo que ocuparía Cornelio Fusco. Es más, la decisión de la *Classis Ravennatis* puso en entredicho a la propia flota de Miseno. Vitelio temía perder también su apoyo, por lo que no solo nombró a Claudio Apolinaris como nuevo prefecto, sino que decidió formar una nueva legión con ellos para enviarla a colaborar en el bloqueo del paso por los Apeninos. Sin duda pensaba que, mermados sus efectivos, poco podrían hacer, pero cuando las victorias de Vespasiano comenzaron a sucederse, los marineros de Miseno se sublevaron igualmente, junto con algunas poblaciones de Campania. La noticia era grave, pues no solo peligraba la llegada de grano a Roma desde las islas, sino que, de extenderse, la revuelta podría alcanzar a la propia capital. Vitelio había partido para hacer frente a los generales de Vespasiano, pero regresó rápidamente a Roma y envió a Claudio Juliano, antiguo prefecto de la *Classis Misennensis* que contaba con el agrado de los marineros, para negociar, aunque sin demasiado éxito.

Vespasiano contaba también con la adhesión de la *Classis Pontica*, ordenando que sus naves se reunieran en Bizancio para sopesar la posibilidad de navegar directamente a Roma. De hecho, es posible que su estancia en Egipto y el apoyo de las flotas consiguieran que el envío anual de grano a Roma se retuviera durante el conflicto para provocar el hambre en la capital. Sin embargo, un liberto que había dirigido la flota real del rey Polemón II del Ponto, Aniceto, se unió a Vitelio y comenzó una revuelta contra Vespasiano, consiguiendo apoderarse de las naves que conformaban la *Classis Pontica* tras someter Trapezunte. Los rebeldes se apoderaron de cuantos barcos de guerra romanos pudieron atrapar, además de aquellos que lograron construir rápidamente, para formar una escuadra poderosa con la que iniciaron su actividad pirática. Estos últimos eran denominados *camaræ*, un tipo de nave ligera muy habitual entre los piratas locales. Se describen como tripulados por entre 25-30 hombres que podían arrastrarlos fuera del agua para ocultarlos, de casco estrecho por encima de la línea de flotación y más ancho en la bodega, con el tablazón del casco unido sin piezas de hierro o bronce y con el mismo diseño en la proa y la popa para cambiar de dirección más

fácilmente, al estilo de las naves galas; además podían situar tablas para cubrir el francobordo y convertirlos en naves cubiertas, a modo de casas para protegerse del alto oleaje. Finalmente, Vespasiano le encomendó a Virdio Gémino el restablecimiento de la situación. Sin posibilidad de contar con el apoyo de la flota póntica, ordenó la construcción de una nueva escuadra de liburnas y consiguió capturar al líder rebelde.

Sus tropas lograron imponerse en la batalla de Cremona (69 d. C.) y, obtenida la victoria, dio orden para que el grano llegara de nuevo a Roma como medida para favorecer su popularidad. Las flotas peninsulares recibieron mayores honores que ninguna otra de las fuerzas que actuaron a favor de Vespasiano. A la concesión del título honorífico de *Praetoria* se sumó el reconocimiento oficial de las legiones I y II Adiutrix por su actuación. De hecho, la Legio II, formada por los marineros de Rávena, recibió también el calificativo de *pia fidelis*, y los veteranos con más de 20 años de servicio fueron licenciados en agradecimiento. Por su parte, los veteranos de la flota de Rávena recibieron tierras para establecerse en Panonia, y sus homólogos de Miseno en Paestum (cerca de la base en la que habían servido). El nuevo emperador impuso también la leyenda «Victoria Navalis» en la una acuñación monetaria que hizo para conmemorar la derrota de sus enemigos en la guerra civil (71 d. C.). El emperador entregó otros títulos honoríficos menores al resto de las flotas: en el caso de los escuadrones alejandrinos, alemanes y posiblemente sirios, el de *Augusta*, y a los panonios y moesios, el de «Flavia». Finalmente, elevó el rango de muchos de sus prefectos, pasando los comandantes de Miseno a Rávena de sexagenarios a ducenarios (200 000 sestercios al año). Hasta es posible que fuera Trajano quien aprobara la construcción del *Castra Missenatium* y el *Castra Ravennatium* para alojar a las dotaciones de ambas escuadras destinadas en Roma.

La Armada en los ss. II-III d. C.

La Armada desempeñó un importante papel en el mantenimiento del poder por parte de la Dinastía Flavia. Participó activamente en las operaciones militares contra los dacios durante el reinado de Domiciano. No solo eso; las medidas tomadas por su padre quizá

favorecieron su lealtad en momentos difíciles, como cuando el gobernador de Germania Superior, Antonio Saturnino, inició una revuelta para deponerle con el apoyo de dos legiones (89 d. C.). En ese momento, la *Classis Germanica* decidió mantenerse fiel, y tras la derrota del usurpador fue de nuevo honrada con el título de *pia fidelis domitiana*.

Esa misma actitud se mantuvo más tarde con los Antoninos, en época de Trajano y Marco Aurelio, apoyando a las tropas en Dacia, Mesopotamia frente a los partos o en las sucesivas guerras marcomanas que se libraron junto al Danubio (165-189 d. C.). Las hazañas de la *Classis Moesica* en las guerras de Trajano para la conquista de la Dacia quedaron bien ilustradas en la columna que este erigió en Roma. No en vano, entre la *dona militaria* (decoraciones militares) que Trajano entregó tras la campaña, se registran cuatro *Coronae Navalis* (de oro y decoradas con la proa de una nave). Asimismo, una importante escuadra de la flota de Miseno, a cargo del prefecto Q. Marcio Turbon, permaneció en oriente durante la campaña pártica de Trajano (115-117 a. C.), colaborando para controlar la revuelta de los judíos que se extendió desde Judea a Egipto, Siria, Chipre y la Cirenaica, con la ayuda de la flota Alexandrina. De hecho, durante estas operaciones, los efectivos de la flota pudieron haber actuado como soldados gracias a su entrenamiento militar. No era inusual, por cuanto sabemos que Adriano tuvo que hacer frente a una nueva revuelta judía poco después (la rebelión de Bar Kojba, 132-135 d. C.), en la que numerosos marineros de la *Classis Misennensis* se utilizaron para reforzar la Legio X Fretensis. En realidad, desde la formación de las legiones Adiutrix, esta fue la forma más habitual de incorporar tripulaciones al ejército cuando fue necesario.

Las flotas danubianas también colaboraron de manera constante en las campañas germanas de Marco Aurelio, trasladando a las tropas y proporcionándoles apoyo tanto en el curso principal como durante el avance en determinados territorios, navegando por sus afluentes en Bohemia y Hungría. Durante los largos años en que se iniciaron estas campañas, no pocas veces se convocó a efectivos de otras flotas para su participación, actuando como reserva naval en caso necesario. Así sucedió cuando Marco Valerio Maximiano recibió la orden de utilizar naves asignadas a las flotas pretorianas y

la *Classis Britannica* para enviar suministros al Danubio (171 d. C.). De hecho, los últimos años del reinado de Marco Aurelio fueron los más convulsos para la Armada romana en mucho tiempo. Los costobocios superaron la frontera del Danubio para atravesar la Propóntide y saquear Grecia con sus naves (170 d. C.), una de las razones para el cambio de sede que sufrió la *Classis Pontica*. Al mismo tiempo, los piratas mauritanos incrementaron sus actividades, asolando la costa noroccidental de África y el sureste de la península ibérica (171-172 d. C.), obligando a que la flota de Miseno se desplazara para apoyar las operaciones en la zona. La *Classis Nova Lybica* se crearía poco después para mejorar el control de la región, ya que los mauritanos volvieron a actuar en el 177 d. C.

A su llegada al poder, Septimio Severo demostró su capacidad reformando las Cohortes Pretorianas, y se mostró mucho más benevolente con respecto a las flotas peninsulares, consciente de que necesitaba su apoyo para acometer su nueva política militar en el exterior. Un cambio similar en ellas habría supuesto mucho más esfuerzo. Las flotas de Miseno y Rávena le demostraron su apoyo para conseguir la victoria tras una dura batalla naval durante el asedio de Bizancio (196 d. C.). La ciudad había pasado a convertirse en el puerto principal de las tropas leales a Cayo Pescenio Níger cuando este se postuló para ocupar el trono imperial frente a Septimio Severo con el apoyo de las legiones orientales. La flota de Miseno transportó a las tropas de Severo hasta Bizancio, colaborando en el bloqueo naval que duró tres años, hasta que Níger la abandonó y fue saqueada. Hasta ese momento, los bizantinos contaban con una poderosa flota de 500 naves, equipadas con espolones y timoneles tanto en la proa como en la popa, de forma que eran capaces de embestir a sus enemigos en cualquier dirección. De hecho, sus enormes murallas estaban bien defendidas mediante el uso de artillería, y la entrada al puerto se encontraba vigilada por dos torres, junto con una cadena que impedía el acceso. Sin embargo, las naves de Severo consiguieron realizar un bloqueo efectivo para rendir a sus habitantes por hambre, hundiendo todos los intentos de los buques bizantinos por romper el cerco.

Una vez consolidado su poder, Septimio Severo lanzó una nueva

campaña contra los partos (197 d. C.), navegando desde Brindisium. Sus tropas, embarcadas en buques de guerra de la *Classis Syriaca* y *Mesopotamica*, viajaron por el Éufrates saqueando la región hasta conquistar la capital de los partos, Ctesifonte. Más tarde, pasó los últimos años de su vida en campaña a lo largo de las costas septentrionales de Gran Bretaña, liderando a los efectivos de la *Classis Britannica*. En este momento, parece que las flotas romanas aún mantenían el control del Mediterráneo y operaban con relativa normalidad, aunque poco a poco comenzarían a evidenciarse los primeros signos de declive.

En cualquier caso, no debemos olvidar que la crisis del sistema naval romano no responde al debilitamiento específico de la Marina, sino a un conjunto de factores que condujo al colapso de todas las defensas imperiales, principalmente en el este, norte y noreste. De hecho, no pocas veces se ha puesto en relación la posibilidad de que existiera una mayor dificultad para encontrar reclutas, además de por la falta de recursos, con los efectos provocados por el Edicto de Caracalla (212 d. C.), que extendía la ciudadanía a todos los habitantes libres del imperio. Lo cierto es que la obtención de la ciudadanía había sido uno de los principales atractivos que siempre había ofrecido la Marina romana para acoger a los elementos desfavorecidos de la sociedad, de forma que el servicio ya no sería considerado atractivo para los aspirantes.

El incremento del nivel de amenaza que progresivamente se sintió en las fronteras del imperio obligaba a las flotas a participar con más asiduidad en distintos frentes, aunque principalmente y durante los primeros años del s. III d. C. concentradas en oriente. En el 214 d. C., Caracalla preparó una campaña para alcanzar aquellos territorios desde Rávena, desembarcando en Altinum (en el estrecho de los Dardanelos), pero la galera imperial sufrió un accidente, obligando a que el prefecto de la flota (cuyo nombre no conocemos) tuviera que salvar la vida al mismísimo emperador. Poco después, en Nicea se acuñaron monedas atribuyendo la hazaña al propio dios Serapis, que aparece en la proa de una nave junto a Caracalla. En agradecimiento por sus servicios, las flotas pretorianas recibirían también el título honorífico de *Antoniniana*, y poco después, Heliogábalo añadiría el de *Pia Vindex*, de forma que se incluiría el apelativo completo como elemento de prestigio en los diplomas de

licenciamiento entregados a los veteranos.

Durante el reinado de Alejandro Severo (222-235 d. C.), los sasánidas lograron imponerse a los partos, cruzaron el Éufrates y atacaron la provincia de Mesopotamia. La flota de Miseno siguió a las tropas romanas dirigidas por el emperador durante la campaña (231-233 d. C.), que procedieron por tierra. En ese periodo, la reducción del comercio marítimo debido a los conflictos militares y al nuevo auge de la piratería afectó a las naves disponibles para el envío de suministros a las tropas, de modo que la tarea recayó en las naves de las flotas romanas. De hecho, P. Sempronio Salustio Víctor fue honrado por su actuación al frente de la Armada romana contra los piratas del Egeo, donde debieron sentirse sus efectos de forma especial, aunque desconocemos el origen de las naves participantes. Severo también decidió sustituir el *agnomen Antoniniana* de ambas flotas por el de *Severiana* (222 d. C.), una práctica que seguirían también sus sucesores Gordiano III (Gordiana), Filipo el Árabe (Philippiana) y Decio (Deciana).

Las flotas pretorianas continuaron participando en los traslados del emperador Gordiano III (238-244 d. C.) en las campañas orientales, y de la época de Filipo el Árabe (244-249 d. C.), aunque no contamos con menciones directas a las actividades de las escuadras romanas, sí sabemos que sus integrantes también realizaron misiones en tierra. Al parecer, 20 marineros de Rávena fueron asignados a un veterano oficial de la VI Cohorte Pretoriana para detener a un ladrón que actuaba en la Vía Flaminina, a su paso por Umbría (246 d. C.). De hecho, tiempo atrás el propio Adriano había dado orden para que los efectivos de la flota británica colaboraran en la construcción del famoso muro que llevaba su nombre (122 d. C.). Sin embargo, las flotas parece que continuaron perdiendo poco a poco el control del Mediterráneo. La inflación, las imposiciones a los armadores privados para el transporte estatal, las exacciones y los exagerados impuestos reflejaban la situación caótica de la economía, que, unida a la inseguridad política, propiciaron un descenso aún más pronunciado en el comercio marítimo. La pobreza se extendió, alentando aún más el incremento de la piratería.

Por su parte, el debilitamiento de la *Classis Germanica* y *Britannica* propició la instalación de los francos en la

desembocadura del Rin también, lo que marcó el comienzo de los saqueos incursiones en las costas de la Galia, mientras que los sajones se centraron preferentemente en las costas de Britania. Probablemente no comenzaron en este momento, sino que se recrudecieron, y el éxito momentáneo de las acciones de Postumio en el Rin no sirvió de mucho, como evidenciaría después el propio Carausio. Probablemente este fue el motivo que propició la formación del *litus Saxonicum* (el sistema de defensa establecido en el canal de la Mancha) en este momento, entre el 270-280 d. C. No en vano, la última noticia conocida de la *Classis Britannica* corresponde al gobierno de Filipo el Árabe (247-249 d. C.). El Estado no estaba en condiciones de ofrecer a la Armada los fondos necesarios para acabar con esta situación, pues los conflictos terrestres en las fronteras demandaban toda su atención, de modo que, poco a poco, sus recursos y efectivos se fueron reduciendo. El imperio había entrado en una espiral que solo empeoraría aún más en poco tiempo.

Desde mediados del s. III d. C., dejamos de tener noticias acerca de varias de las flotas romanas conocidas; de otras sabemos que sufrieron un importante deterioro que afectó sensiblemente a su capacidad para actuar de manera eficaz. En lugares especialmente sensibles, a veces contamos con referencias a la actuación de pequeñas escuadras aparentemente sufragadas por los poderes locales, aunque probablemente tuvieron un carácter temporal, dado el coste que suponía su mantenimiento. Ante esta situación, es posible que algunas misiones puntuales tuvieran un éxito relativo, pero esta tendencia decadente no se detuvo, sino que siguió creciendo sin que el Estado romano contara con los medios, y quizá la voluntad, para ponerle fin.

Un claro ejemplo de ello fueron las incursiones protagonizadas por los bárbaros godos a partir de mediados del s. III d. C. por tierra y mar, superando los límites del mar Negro hasta asolar el Mediterráneo. De hecho, sus acciones navales se engloban en el contexto de las actividades piráticas, pues su objetivo, al menos en este caso, no era la conquista territorial, sino el saqueo en busca de botín, retirándose rápidamente tras obtener los beneficios esperados. Inicialmente ni siquiera contaban con naves ni con los conocimientos de navegación necesarios para convertirse en una

amenaza en el mar, pero se sirvieron de las poblaciones costeras cercanas para que les transportaran hasta sus objetivos. Las antiguas colonias helenísticas del Ponto septentrional pronto fueron ocupadas y los godos cruzaron el Danubio en el 238 d. C., utilizando un número enorme de botes y balsas habilitadas al efecto, entrando en Tracia y atacando las bases de la *Classis Moesica*. En alianza con los sármatas, formaron una flota de 500 naves de todo tipo (251 d. C.), las cuales atravesaron el Bósforo y alcanzaron el Egeo sin oposición. Desde allí atacaron la Grecia continental (incluyendo Atenas, Esparta, Corinto, etc.) y Macedonia antes de que las flotas romanas lograran prepararse, unir fuerzas y derrotarlos. Hasta ese momento, habían protagonizado multitud de razias en el Ponto y a través de los cauces navegables de sus ríos sin apenas oposición, pues a la reducida capacidad de la flota romana se unió la velocidad de sus pequeñas naves ligeras que las hacía difíciles de interceptar.

En vista del éxito, no tardaron en construir sus propias embarcaciones ligeras (256 d. C.), con las cuales pusieron en evidencia la capacidad romana para mantener la seguridad en sus dominios. De hecho, las fuentes afirman que contaban con prisioneros adiestrados en el uso del remo, que pudieron haber sido capturados cuando se apoderaron de las naves asignadas a la *Classis Pontica*. En el 259 d. C. volvieron a reunir una enorme flota que alcanzó el Egeo y el Jónico, donde atacaron Epiro sin que las fuentes informen sobre la intervención de las flotas romanas para detenerlos. A su regreso, incluso asaltaron el templo de Artemis en Éfeso, en la costa de la actual Turquía. En el 269 d. C. una nueva flota gótica llegó a Tesalónica y la sometió a sitio, pero, tras un año de enfrentamiento, la labor conjunta de las naves rodias, cretenses y chipriotas, junto a la *Classis Alexandrina*, logró expulsarla.

Por su parte, el Mediterráneo occidental, lejos de las fronteras más conflictivas del imperio en cuanto a la amenaza de los bárbaros, se mantuvo en relativa calma durante siglos, aunque no exento de sufrir acciones piráticas de manera reducida. Sin embargo, en el 257 d. C., los francos salios y los alamanes penetraron en el Imperio romano tras cruzar la frontera del Rin y alcanzaron la Galia; luego atravesaron el Pirineo por el puerto de Le Perthus, siguieron toda la Vía Herculea y fueron paulatinamente saqueando todas las ciudades de la Tarraconense, la Cartaginense y

la Bética. Los francos (*francii*, «los libres») eran una confederación de tribus germánicas que habitaban el valle del Rin y los territorios situados inmediatamente al este del mismo. Estos bárbaros aprovecharon su ofensiva para apoderarse de numerosos barcos mercantes en la costa mediterránea y dirigirse al norte de África aún sin oposición. Allí iniciaron una serie de saqueos en territorios costeros hasta que fueron rechazados, y los que quedaron en Hispania probablemente se dedicaron a la piratería, hasta que las fuentes dejan de mencionarlos.

En el 268 d. C., los marcomanos iniciaron la invasión de Italia, llegando hasta Rávena, donde fueron detenidos. Galieno tuvo que interrumpir de repente la campaña cuando su coemperador y padre, Valeriano, fue derrotado y hecho prisionero por los sasánidas. Tan pronto como la noticia llegó a Roma, estalló una guerra civil. Galieno retiró tropas del Rin, y todos los campos militares romanos, fortalezas y asentamientos civiles a lo largo del *limes*, desde el Rin hasta el Danubio, fueron destruidas o abandonadas y las provincias, saqueadas.

No menos de 15 emperadores habían ocupado el trono entre los gobiernos de Decio (249-251 d. C.) y Diocleciano (284-305 d. C.), poco más de tres décadas, lo que ejemplifica muy bien la inestabilidad política que dominó este periodo convulso. De hecho, aparentemente las flotas que terminaron ofreciendo alguna resistencia, a veces incluso con éxito, frente a las incursiones de los godos y otros pueblos bárbaros, no pueden asociarse directamente a ninguna de las flotas tradicionalmente conocidas. Correspondían a escuadras formadas a veces apresuradamente ante el aviso de peligro, cuyas naves, tripulaciones y oficiales eran aportados por determinadas poblaciones costeras en riesgo de sufrir ataque. Solo en ocasiones es posible identificar a sus comandantes como parte de las tropas romanas destinadas en la región. Algunos autores identifican esta situación con la vivida en el Periodo Republicano Tardío, pero nada más lejos. Si bien es cierto que, en ese momento, los romanos contaron con el apoyo de escuadras aliadas para sus operaciones, por lo general estas se unían a las flotas enviadas desde la *Urbs* para enfrentarse a sus enemigos. Solo en algunas ocasiones, como sucedió frente a Mitrídates VI en el Ponto, los oficiales romanos tuvieron que solicitar el apoyo exclusivo de las

poblaciones aliadas para reunir naves, mientras que en este momento esta era la norma habitual. En realidad, y suponiendo que aún quedara algo de las antiguas flotas romanas, estas no se encontraban en condiciones de ofrecer su ayuda en el oriente mediterráneo o el mar Negro, pues estaban comprometidas en la defensa de las fronteras romanas, y su capacidad ni siquiera bastaba para asegurarlas. Los bárbaros se habían mostrado capaces de cruzar el Bósforo y, una vez en el Egeo, nada les impedía saquear y desembarcar donde quisieran, al menos hasta que se organizara una respuesta adecuada, si es que era posible, pero nunca con la celeridad y contundencia que antaño había demostrado la Armada romana.

El emperador Galieno nombró a M. Cornelio Octaviano como prefecto de la *Classis Misennensis* y también *Dux* de África, Numidia y Mauritania para hacer frente a una rebelión de las tribus beréberes del África Proconsular, encabezada por un tal Faraxen (260 d. C.). Posteriormente, parece que este tipo de cargos pasarían a concederse mediante mandatos extraordinarios otorgados a personajes concretos, como sucedió con L. Artorio Casto, que se menciona en una inscripción como *Praepositus* para la flota de Miseno (probablemente entre el 260-268 d. C.), recibiendo temporalmente el mando sobre una parte de la flota durante la misión que el emperador les había encomendado. Aunque esta ha sido la opinión general durante mucho tiempo, sabemos que existen otras inscripciones en las que aún se menciona la prefectura de las flotas pretorianas en el s. IV d. C., aunque desconocemos hasta qué punto mantenían alguna capacidad operativa a partir del gobierno de Constantino (312 d. C.).

A pesar de todo, ni siquiera estas acciones proporcionaron seguridad en el mar, pues durante el reinado de Probo (276-282 d. C.) sabemos que los bárbaros francos llegaron a Tracia, consiguieron naves y emprendieron una aventura pirática que desde el mar Negro hasta Gibraltar, asolando las costas del Bósforo, Grecia, el norte de África, Sicilia y sureste de Hispania, hasta que alcanzaron el Atlántico y, desde allí, navegaron hacia el norte para regresar a su hogar sin que nadie lograra detenerlos.

Cuando Diocleciano (284-305 d. C.) llegó al poder, la situación era dramática. No había recursos para reorganizar el ejército y

tratar de contener las amenazas existentes, mucho menos destinarlos a la Armada, aun cuando su concurso se sabía indispensable para el éxito de las operaciones militares. Y, a pesar de todo, parece que Diocleciano consiguió reformar lo que quedaba de la antigua Marina romana, es decir, apenas tres de las flotas que actuaron entre los ss. I-II d. C. Nos referimos a las flotas de Miseno, Rávena y a la *Classis Britannica*, aunque todas ellas en condiciones deficitarias. Las grandes flotas dieron paso a un número mayor de pequeños escuadrones que podrían cubrir mucha más extensión y actuar con mayor celeridad en el área asignada. Estas medidas surtieron un efecto desigual, mucho más positivo en el Mediterráneo que el mar del Norte o el Ponto, donde solo lograrían reducir la actividad enemiga. No en vano, la recuperación del imperio apenas se mostró como un espejismo, pues la inestabilidad pronto resurgiría para quedarse.

La Armada en los ss. IV-V d. C.

El inicio del s. IV d. C. está marcado por el ascenso al poder del emperador Constantino (306-337 d. C.), no sin antes deshacerse de la competencia que presentaron Majencio y Licinio. De hecho, el primero había logrado instalarse en Roma, donde hizo uso de la *Classis Misennensis* para imponerse a otro de los candidatos al trono en África, Domicio Alejandro (310-311 d. C.), aunque poco después fue incapaz de imponerse en tierra y mar ante los ejércitos y la flota comandados por Constantino (312 d. C.). Hacía siglos que ninguno de los emperadores, o aspirantes, albergaba duda alguna sobre la necesidad de contar con el apoyo de una poderosa flota para alcanzar el trono y, sobre todo, retenerlo, aunque el problema principal fue siempre la carencia de recursos para conseguirla.

Constantino no fue una excepción, y lo demostró no solo formando su propia escuadra, a partir de naves construidas en la Galia, para enfrentarse a las escuadras romanas en el Tirreno y el Adriático, sino también más tarde, cuando hizo uso de la Armada para imponerse sobre Licinio (324 d. C.). Así, ordenó a los astilleros de El Pireo (Atenas) la construcción de 200 buques para esta campaña, mientras que su oponente hizo lo propio en Egipto, Fenicia, Chipre y Asia Menor, llegando a formar una escuadra de 350 embarcaciones. Cuando Licinio fue derrotado en Adrianópolis,

retrocedió hacia Bizancio, donde la flota de Constantino logró imponerse también tras dos días de combates producidos en el acceso al Helesponto (estrecho de los Dardanelos). Allí, las naves de Constantino, dirigidas por su primogénito Crispo mientras su padre se encargaba del asedio a Bizancio, se enfrentaron a la escuadra enemiga comandada por Abanto. Este contaba con 200 embarcaciones, decidido a impedir el paso de las 80 naves con las que Crispo pretendía cruzar el estrecho para apoyar a su padre en el asedio. Sin embargo, las naves de Abanto no consiguieron maniobrar adecuadamente en aquel reducido espacio debido a su número, lo que Crispo aprovechó para actuar, formando pequeños escuadrones que causaron muchas bajas en la formación enemiga. Abanto se retiró para reorganizar sus efectivos y presentar batalla al día siguiente, pero la llegada de refuerzos desde el Egeo se unió a las bajas sufridas en su flota por la acción de una fuerte tormenta para propiciar su derrota. Aparentemente, no menos de 130 buques sucumbieron debido a las condiciones climáticas, y casi todas las demás acabaron hundidas o capturadas por Crispo, de forma que solo cuatro naves licinianas lograron sobrevivir.

Solo era cuestión de tiempo que Bizancio cayera, por lo que Constantino aprovechó su recién adquirida supremacía naval para transportar a sus tropas hasta Asia Menor, donde se enfrentaron con éxito a los efectivos de Martiniano, nombrado por Licinio coemperador para obtener su apoyo. De hecho, Licinio trató de reorganizar su flota para impedir el desembarco, aunque nuevamente resultó derrotado. Esta campaña pone de manifiesto la aparente desaparición de las antiguas flotas romanas en este momento, pues ninguno de los contendientes hizo uso de ellas, ni se menciona su participación. Es más, su existencia habría impedido que Constantino afrontara los costes de construcción en El Pireo o, al menos, los habría reducido enormemente. Sin embargo, la *Notitia Dignitatum* aún menciona las escuadras de Miseno y Rávena tiempo después, aunque habían perdido el título de *Praetoria*, no sabemos si ya desde el momento en que Diocleciano trasladó la capital del imperio a Mediolanum (Milán) o, más probablemente, como castigo impuesto por Constantino tras apoyar a Majencio. Nada sabemos de la flota empleada por Constantino tras esta campaña, aunque suponemos que debió de establecerse en las bases

de Miseno y Rávena, dado que la *Notitia Dignitatum* menciona la presencia allí de naves a finales del s. IV d. C.

Poco después, Constantino trasladó la capital del Imperio romano a Constantinopla (la antigua Bizancio), lo que supuso un enorme incremento de la presencia militar romana en aquella región, logrando así evitar nuevos asaltos bárbaros provenientes del mar Negro. Esta situación también favoreció que los godos trasladaran su actividad al Danubio Inferior, en parte debido a la aparición de los hunos en el Ponto septentrional a finales del s. IV d. C.

A partir de este momento, nuestra información sobre la Armada romana es cada vez más imprecisa y fragmentaria según avanzamos en los ss. IV-V d. C. Solo sabemos que uno de los hijos de Constantino, Constancio II (333-361 d. C.), reunió una poderosa flota para dirigirse a Italia cuando se encontraba de campaña en oriente, pues el usurpador Magnencio se había impuesto sobre su hermano Constante para apoderarse de los territorios imperiales occidentales. Finalmente, consiguió derrotarlo en la batalla de Mursa (352 d. C.), aprovechando la flota para impedir el suministro de grano a Roma y transportar a sus tropas, pues poco más sabemos de su actividad en este conflicto. De hecho, parece que no contaba con suficientes naves y tuvo que ordenar su construcción en oriente, por lo que probablemente las empleó más tarde para reforzar el control romano del Bósforo y el mar Negro.

Poco antes, en el 313 d. C., las incursiones de los bárbaros alcanzaron la costa atlántica de Hispania, lo que demostraba la calidad de sus naves y la experiencia marinera atesorada. A partir del 350 d. C., los ataques aumentaron aún más, lo que ponía en serio peligro la frontera romana del Rin. Los bárbaros se dedicaron a aprovechar para sus actividades la enorme cantidad de pequeñas islas, islotes, ensenadas, etc., que habían surgido por el incremento en el nivel del mar y ahora sus naves podían alcanzar territorios y ciudades antes ubicadas tierra adentro.

Entre las importantes amenazas navales de este periodo se encuentra también la incesante actividad de los piratas isáuricos, especialmente intensa en distintos momentos del s. IV d. C. sin que ninguna de las campañas emprendidas contra ellos lograra erradicarlos completamente. De hecho, utilizaban las mismas

tácticas que sus ancestros cilicios, atacando en el mar para después retirarse rápidamente al interior de Anatolia, donde se ubicaba la región de Isauria, para ocultarse a los pies de los montes del Tauro. Habría que esperar casi dos siglos hasta que Justiniano, como emperador del Imperio romano de oriente, consiguiera acabar con ellos.

Aún existen algunas referencias a la existencia de naves romanas en Miseno, Rávena, y otros puertos como Arlés (donde se cree que existía una pequeña escuadra desde la época de la Tetrarquía), pero es difícil afirmar si estas se encontraban aún encuadradas en lo que antaño se consideraron las *Classis Misennensis* y *Ravennatis* o se trataba de flotas reducidas que aprovecharon las instalaciones aún operativas de la península itálica. De hecho, debieron actuar en algunas de las operaciones navales de la época, como el traslado de las tropas al mando de Teodosio (padre del futuro Teodosio I) por orden de Valentiniano para encargarse del usurpador Firmo en el norte de África (373 d. C.). Lo mismo sucedió poco después, cuando el hermano de Firmo, Gildón, que había colaborado para evitar que estableciera un reino independiente en África y recibió por ello el gobierno en la región, decidió apoyar al emperador oriental Arcadio y se rebeló frente a Roma (398 d. C.). De hecho, con sus naves consiguió bloquear el envío de grano que regularmente se transportaba desde el norte de África hacia la península itálica. Roma lo declaró enemigo público (*hostis publicus*) y envió una flota para transportar tropas al mando de su hermano Mascezel, que consiguió derrotarle y evitar que escapara por mar para ejecutarlo.

Al menos, tenemos noticia de que Teodosio I (379-392 d. C.) emprendió la costosa labor de trasladar un obelisco egipcio desde Alejandría a Constantinopla (390 d. C.). En realidad, mucho antes Constancio II había ordenado el envío a Roma de dos imponentes obeliscos para conmemorar su *ventennalia* (veinte años en el trono) que, hasta entonces, decoraban el templo de Amón en Karnak (357 d. C.). Ambos fueron transportados hasta Alejandría, pero solo uno de ellos (de 230 t y 32,28 m) acabó en Roma, decorando la *spina* del Circo Máximo (actualmente ubicado en Piazza de San Juan de Letrán). El otro (en origen de 30 m de altura) quedó abandonado durante décadas junto al puerto de Alejandría hasta que Teodosio ordenó su traslado a Constantinopla para decorar la *spina* del

hipódromo. Ambas operaciones muestran cómo el desarrollo de la ingeniería naval en la Antigüedad mantuvo su increíble capacidad desde la época del Principado.

En cuanto a los cursos fluviales, la situación es similar: existen apenas algunas menciones fragmentarias de la presencia de naves romanas en operaciones muy puntuales, aunque no se dice nada de las antiguas *classis*, por lo que pudo tratarse de embarcaciones construidas al efecto o pertenecientes a escuadras menores que operaban en esos sectores. Así sucedió durante las campañas de Juliano contra los alamanes y los francos en el Rin (356-359 d. C.), empleando modelos de embarcaciones conocidos, como la *navis lusoria*, propulsada por 30 remeros para el transporte de tropas o vigilancia. Con estas naves, las tropas romanas lograron desembarcar tras las líneas del enemigo, colaborando en la recuperación de la frontera del Rin, aunque no debió contar con suficientes unidades, ya que algunas de estas operaciones requirieron el uso de balsas o se emplearon algunos de los puentes existentes, como el de Mainz. De hecho, los barbaros aprovecharon que el río se había congelado para ocupar una fortaleza romana, pero la flota fluvial consiguió romper el hielo para evitar que escaparan.

Por su parte, sobre el Danubio, sabemos que una de las tribus godas del *limes* trató de cruzarlo con su rey Odoteo mediante el uso de canoas en una noche sin luna (386 d. C.). Pero el general Pomotus, asignado a la diócesis de Tracia, lo impidió utilizando las naves a su cargo. En cualquier caso, la presión que los bárbaros ejercieron sobre el *limes* romano se intensificó. Una nueva estrategia consistente en la organización de ejércitos móviles consiguió mantener a duras penas la integridad del imperio, de forma que la mayoría de combates se desarrollaron ya en territorio romano, sin que las flotas fluviales pudieran impedirlo.

El emperador Juliano (360-363 d. C.) también protagonizó una importante campaña frente al Imperio sasánida, en la que parece haber empleado una enorme flota de entre 1000-1100 naves de transporte protegidas por 50 navíos de guerra. Su misión consistía en transportar a las tropas y apoyarlas en su marcha junto al cauce del Tigris y el Éufrates, así como propiciar la conquista de las ciudades fluviales, pero decidió quemarlas tras desistir en la

conquista de Ctesifonte, probablemente porque necesitaba que sus efectivos actuaran en tierra durante su regreso. Poco después moriría en combate.

Las fuentes mencionan la existencia de ataques piráticos en el mar Negro y el Mediterráneo oriental entre el 370-384 d. C., sin que tengamos noticias de que se tratara de suprimirlos. Solo contamos con breves referencias a la participación de naves procedentes de Rávena en la escolta de los transportes de grano desde Egipto (384 d. C.), de modo que debieron considerar aquellas como acciones aisladas, y Roma prefirió destinar sus reducidos medios a proteger otros intereses vitales. Piratas escoceses que operaban desde Irlanda y la costa suroccidental de Escocia, junto a los pictos en la costa oriental, llegaron a coordinarse con diversos pueblos bárbaros de Germania para atacar conjuntamente los territorios insulares y la costa septentrional de la Galia (367 d. C.). La flota romana y su sistema de defensa fortificado no lograron evitar esta enorme oleada de enemigos en distintos lugares y de manera simultánea, causando enormes pérdidas al imperio. Solo la actuación de Teodosio logró reconducir mínimamente la precaria situación heredada de estas acciones, pero su enfrentamiento con el usurpador Clemente Máximo en Britania (388 d. C.) propició que parte de los efectivos y la flota destinados a aquellas regiones se trasladaran, permitiendo que las tribus germanas volvieran a incrementar su actividad en la Galia, hasta el punto de formar asentamientos. El usurpador se autoproclamó emperador de Britania, llegando a controlar Britania, parte de la Galia e Hispania, hasta conseguir el reconocimiento de Valentiniano II y el propio Teodosio, antes de que este último acabara con él en la batalla de Sava.

En el 396 d. C., Roma logró recuperar parte de los territorios tomados previamente por los bárbaros, pero la situación era insostenible. Eran demasiado numerosos y sus ataques se extendían superando las defensas romanas sin remedio por tierra y mar. En tierra, la ilusión del *limes* se mantuvo hasta el s. v a. C., pero en el mar, las flotas romanas reducidas en número y efectivos apenas se encargaban ya de vigilar y asegurar mínimamente el comercio a través del canal. Muchas de las fortalezas que antes habían formado parte de su sistema de defensa fueron abandonadas a finales del s. v d. C.

Estas menciones demuestran que, al menos durante el s. IV d. C., Roma aún contaba con recursos suficientes para organizar naves destinadas a participar en campañas militares, aunque muchas de ellas se crearan al efecto o pertenecieran a escuadras menores con una capacidad de actuación mucho más limitada que entre los ss. I-II d. C. Es probable que incluso existiera un reducido número de embarcaciones disponibles aún en Miseno y Rávena, como herencia de las reformas introducidas por la Tetrarquía, pero ya no consideradas como *classis* por las fuentes. De hecho, la existencia de una flota en Constantinopla (la antigua Bizancio) posibilitaba un mayor control sobre las incursiones de los pueblos bárbaros desde el mar Negro, lo que permite pensar que la situación general del Mediterráneo en este momento no era, al menos, tan sensible como lo fue en la segunda mitad del s. III d. C.

Las naves disponibles nunca llegaron a contar con el poder de antaño, pero mantenían la ilusión de un cierto dominio romano sobre el mar, que no se pondría en entredicho hasta la aparición de grandes contingentes navales en años posteriores.

La situación en los cursos fluviales que habían actuado tradicionalmente como fronteras del imperio fue mucho más problemática, sobre todo debido a que la presión de los pueblos bárbaros en esos lugares no paraba de incrementarse sin una respuesta adecuada. Lo mismo sucedía en el mar del Norte y el canal de la Mancha, donde la actividad de francos, sajones y otros pueblos superaba con creces la capacidad de las fortalezas costeras que conformaban el *litus Saxonicum*.

En el 406 d. C. el Rin se congeló, lo que impidió que las naves romanas dedicadas a las patrullas fluviales vigilaran el *limes*. Decenas de miles de bárbaros aprovecharon para cruzar la frontera, principalmente vándalos, alanos y suevos, que lograron atravesar la Galia en dirección a Hispania, donde se asentaron. En el 411 los vándalos asdingos liderados por Gunderico ocuparon la Gallaecia Asturiacensis, los suevos se quedaron con Lugo y Braga, los alanos se establecieron en las provincias Lusitania y Cartaginense, y los vándalos silingos, a las órdenes de su soberano Fredebal o Fredevaldo, ocuparon la Bética. Este reparto no fue concertado, sino impuesto a Roma; y, finalmente, se llegó a un pacto de federación con el emperador Honorio que apenas le permitió mantener el

control de la Tarraconense.

Quizá fue esta situación la que propició un decreto emitido desde Constantinopla (412 d. C.), *De lusoriis Danuuii*, según el cual se instaba a que los ducados de Mesia y Escitia (subordinados al *magister militum* de Tracia) aportaran 100 barcos (90 nuevos y 10 viejos) y 125 navíos (110 nuevos y 15 viejos), respectivamente, para la defensa del Bajo Danubio. Poco después, Teodosio III legislaría también para impedir el acceso de las naves bárbaras desde el Danubio al mar Negro y, desde allí, a la propia Constantinopla, ordenando que se mantuvieran en activo las naves destinadas a la protección de la desembocadura del Danubio. Sin duda, el Imperio oriental contaba con más recursos y la voluntad clara de proteger sus dominios frente a estas amenazas.

La gran crisis que se iniciaría a principios del s. v d. C., seguida de la invasión de los vándalos, demostraría la debilidad real de las fronteras romanas en oriente y occidente. Tanto es así que en este momento ocurriría lo impensable: el saqueo de Roma por parte de los visigodos liderados por Alarico (410 d. C.).

En torno al 426 d. C., el soberano vándalo Gunderico logró conquistar Híspalis (Sevilla) y saquear Cartago Nova. De esos años sabemos que dirigieron sus razias a las islas Baleares, Sicilia y en la propia costa de Mauritania. Desde la costa oriental, y liderados por su sucesor Genserico, consiguieron navegar sin oposición hasta la región norteafricana utilizando todas las naves que pudieron conseguir en el litoral. Les facilitó el paso el *Comes* Bonifacio, gobernador de la diócesis de África, por aquellos años enemistado con la regente del imperio, Gala Placidia, la madre del débil emperador Valentiniano III. Parece que Bonifacio había caído en desgracia ante la corte de Rávena y la emperatriz incluso llegó a pedir su ejecución. Así, los vándalos lograron desembarcar en Tánger y Ceuta, y en muy poco tiempo ocuparon la provincia de Mauritania.

La situación podía empeorar, pero Roma no estaba en condiciones de rechazar a los invasores, y Valentiniano III firmó con ellos un armisticio (435 d. C.) mediante el cual los vándalos pasaron a ser considerados *foederati*. Sin embargo, tan solo diez años más tarde (439 d. C.), los vándalos se apoderaron de Cartago. Su conquista se convirtió en uno de los momentos simbólicos de la

decadencia de occidente, antes de la propia caída de Roma (476 d. C.), tras la deposición de último soberano, Rómulo Augusto. El imperio había retirado la mayor parte de tropas dispuestas en esa región para hacer frente a la cada vez más preocupante amenaza de los hunos y los visigodos, de forma que se limitó a intentar minimizar un daño ya irremediable.

Sabemos muy poco sobre el tamaño o la constitución de los grupos vándalos que llegaron a Mauritania Tingitana desde los territorios centroeuropeos situados entre el Vístula y el Óder. En ese momento, ya liderados por Genserico, debieron sumar entre 10 000-15 000 soldados, además de un número indeterminado de población. Se inició así una etapa de negociaciones y tratados entre vándalos y romanos, aunque desde una posición de partida muy desigual, pues Genserico nunca cesó en su actividad pirática como forma de obtener beneficios y medida de presión, mientras que Roma nada podía hacer para impedirlo.

Finalmente, Genserico tomó la ciudad de Cartago, capturando la flota imperial allí atracada. Los vándalos comenzaron a emplear las naves romanas que antes habían estado al servicio de la *Annona* para realizar nuevas incursiones piráticas en el Mediterráneo occidental, presionando a las tripulaciones de estos buques para que entraran en servicio. Se trataba de mercantes destinados originalmente al transporte de grano, pero resultaron más que suficientes para otorgarles la movilidad que comenzaron a desarrollar durante las siguientes cuatro décadas, sin que ninguna flota romana se presentara entonces para detenerlos. En realidad, no era esa su intención principal, sino la formación del reino vándalo en aquellos territorios, donde se asentaron, pero se trataba de una forma fácil y rápida de enriquecimiento mientras nadie lo impidiera, centrando sus actividades en la obtención de esclavos y botín mientras consolidaban el control del territorio.

Los vándalos se hicieron dueños del Mediterráneo occidental, formando una flota de 120 naves de guerra (440 a. C.) con la que se apoderaron de bases marítimas con un gran valor estratégico y comercial en las islas Baleares, Córcega, Sicilia y Cerdeña. Roma quedó privada de una de las mayores zonas de producción cerealista, y la respuesta imperial a la nueva amenaza fue casi instantánea. El emperador Valentiniano III ordenó que la vulnerable

costa de Calabria fuera fortificada a toda prisa, y le encomendó a Segisvulto, su *magister militum* de origen godo, que organizara la defensa y se encargara de reunir un ejército en el sur de Italia como medida preventiva ante una posible invasión terrestre.

En el 441 d. C., el emperador oriental Teodosio II organizó una fuerza expedicionaria formada por 1000 buques de todas las clases y tamaños y puestos bajo el mando del *magister militum* godo Areobindo. Sin embargo, el poderoso ejército bizantino nunca llegó a enfrentarse en combate naval a los vándalos, ya que la flota tuvo que regresar ante el peligro que se cernía sobre la frontera oriental del Imperio bizantino. Desde Cartago se sucedieron ataques, incluyendo Rodas, Sicilia, la costa egipcia o la propia Campania, en la península itálica, dando origen a una nueva etapa en la historia marítima del Mediterráneo. Tanto fue así que algunos contemporáneos denominaron a este periodo como la «Cuarta Guerra Púnica». Sin el apoyo de Bizancio, no le quedaba otra opción a Valentiniano III que negociar. En el 442 d. C., Roma ofreció un nuevo tratado a Genserico por el cual se repartía la antigua diócesis de África entre el Imperio occidental y el reino vándalo, sellado mediante el matrimonio entre Hunerico (hijo y sucesor de Genserico) y Eudocia, la hija mayor de Valentiniano III. Las relaciones entre ambas potencias comenzaron a mejorar, llegando incluso a reanudarse el envío de productos a Roma, pero solo hasta la muerte de Valentiniano (455 d. C.). De hecho, Genserico colaboró con el imperio frente a los suevos, enviando un contingente en sus naves que desembarcó en el condado de Tuy, en Galicia, para atacar la localidad de Turonium.

No obstante, este breve periodo de entendimiento finalizó con la muerte de Valentiniano III, y durante su transcurso los vándalos no siempre actuaron como se esperaba de ellos. Tanto es así que prestaron su flota para transportar a las tropas del *magister militum*, Flavio Aecio, a la costa este de Hispania, pero aprovecharon la ocasión para saquear todo el litoral levantino y andaluz en su ruta de vuelta a Cartago.

Poco después, Genserico consideró rescindido el acuerdo y los vándalos atacaron Roma (455 d. C.). El saqueo de Roma (455 d. C.) probablemente respondió, al menos políticamente, al intento de Genserico por evitar quedar al margen de la toma de posiciones en

cuanto al futuro del imperio. El nuevo emperador, Petronio Máximo, pretendía casar a su hijo Paladio, precisamente, con Eudoxa, como primogénita de Valentiniano, lo que habría impedido que Genserico se entroncara con la familia imperial romana. En vista de la situación, el soberano vándalo retomó sus antiguas costumbres piráticas. Cuando desembarcó en la orilla del Tíber, el emperador Petronio Máximo huyó a toda velocidad, tratando de llegar a Rávena para desde allí tomar un barco que le transportase a Bizancio. Tres días después, el 22 de abril del 455 d. C., Genserico y los vándalos llegaron a las murallas de Roma y saquearon la indefensa ciudad durante dos semanas; incluso desmantelaron el techo de bronce del templo de Júpiter Capitolino y lo trasladaron a sus barcos. Roma seguía sin contar con medios para enfrentarse a los vándalos, por lo que fue el emperador de Oriente, Marciano, quien envió sendas embajadas a Genserico (455 y 456 d. C.) para que desistiera de atacar Sicilia y la península itálica. Nada se consiguió.

Genserico ocupó Cerdeña, Sicilia, Córcega y las islas Baleares entre el 455-460 d. C., así como otros importantes puntos de la costa norteafricana que anteriormente habían estado en manos del Imperio romano. Los vándalos habían extendido fácilmente sus dominios gracias a la escasa oposición de ambos emperadores romanos. Sin embargo, durante todo este periodo no parece que sus actividades afectaran al tráfico marítimo en el Mediterráneo, y ni siquiera la exportación de grano que habitualmente se enviaba a Roma desde esa región norteafricana se interrumpió, aunque es cierto que, con otros destinatarios, lo que obligó a los romanos a reorganizar el servicio de la *Annona*. Cartago siguió actuando como un importante centro de comercio en el Mediterráneo, pero a partir de este momento diversificó mucho sus actividades, ampliando el negocio al asalto y secuestro para la venta de esclavos bajo sus nuevos dirigentes.

Petronio apenas pudo retener el trono durante 75 días antes de ser sucedido por uno de sus comandantes, Avito, que había conseguido la corona gracias al apoyo de los visigodos y los aristócratas de la Galia. Sin embargo, su posición no era aún lo suficientemente fuerte en Roma para comenzar una política agresiva contra los vándalos. Por su parte, en Constantinopla el

emperador Marciano tampoco estaba dispuesto a combatir a los vándalos, ya que años atrás había caído en sus manos en una batalla cerca de Hippo Regius y, para ser liberado del cautiverio, había jurado solemnemente no levantar nunca las armas contra ellos de nuevo. Desde ambas cortes imperiales no dejaban de partir embajadas a Cartago para tratar de llegar sin éxito a algún acuerdo con Genserico con el fin de detener sus incursiones. Avito fue el primero en tomar medidas, entregando al *comes rei militari*, Ricimero, las naves disponibles con las que logró imponerse en un enfrentamiento naval a 60 embarcaciones vándalas cerca de Agrigento (Sicilia, 456 d. C.). Sin embargo, la victoria no varió el panorama general, mucho menos en medio de la inestabilidad política que produjo la muerte de Avito (apenas un año después de su elección), y la posterior política iniciada por su sucesor, Mayoriano, para reorganizar el ejército y armar una flota que acabara con la amenaza vándala en el Mediterráneo (460 d. C.).

Ricimero había sido ascendido por sus éxitos al cargo de *magister militum* del Imperio romano occidental, lo que aprovechó para deshacerse de Avito poco después. No obstante, su ascendencia bárbara le impedía aspirar al título de emperador, así que empleó amenazas y sobornos para ser nombrado regente por el Senado, y nombró a un antiguo compañero de armas, Flavio Julio Valerio Mayoriano, como emperador títere. Dado el origen de Ricimero, las relaciones con los diferentes pueblos godos de la Galia e Hispania mejoraron, y Mayoriano se reconcilió con Marcelino, un antiguo aliado del general Aecio que había formado un reino independiente en la costa de Dalmacia. Con los flancos del imperio asegurados, era el momento de planificar una ofensiva contra el reino vándalo del norte de África. En vista del peligro, Genserico intentó iniciar negociaciones con Mayoriano, pero la negativa del emperador propició un ataque sorpresa de la flota vándala que destruyó naves reunidas por Mayoriano para trasladar a sus tropas a África.

Ricimero había decidido emplazar su flota de 300 naves en Cartago Nova (Cartagena), desde donde planeó reconquistar primero Sicilia para, utilizando sus bases, atacar desde allí Cartago con mayor probabilidad de éxito. Mientras, las tropas romanas y sus aliados bárbaros desembarcarían en Mauritania y marcharían sobre Cartago. Pero los preparativos para la operación duraron varios

años, propiciando que los espías de Genserico le informaran de todo lo dispuesto. Genserico intentó ganar tiempo enviando numerosas embajadas a los aliados del imperio para que le retiraran su apoyo. También ordenó a sus tropas que envenenaran todos los pozos de agua cercanos al lugar en el que se esperaba que desembarcaran las naves romanas hacia Mauritania y reforzó las defensas en previsión de que su plan saliera mal. Con todo listo, navegó con su flota hacia Cartago Nova, logrando tomar por sorpresa a la escuadra romana antes de que pudiera zarpar. El único éxito de esta campaña lo conseguiría el general Marcelino, *magister militum Dalmatiae*, ocupando Sicilia, pero Ricimero temió que tratara de ocupar el trono imperial y sobornó a sus soldados para que lo obligaran a regresar a Dalmacia. Sin ninguna fuerza capaz de oponerse, los vándalos reanudaron sus ataques por todas las costas del Mediterráneo. Finalmente se firmó un acuerdo, pero la muerte de Mayoriano (461 d. C.) dio paso a un nuevo periodo de incertidumbre en el cual las embajadas del Imperio romano de oriente y occidente hacia el reino vándalo fueron constantes.

Genserico seguía decidido a ganar influencia para intervenir en los asuntos del Imperio romano occidental, probablemente con la intención de que algún día su hijo tuviera alguna opción de alcanzar el trono a través de su matrimonio con Eudocia, pero la corte imperial estaba decidida a impedirlo y el soberano vándalo recrudeció los saqueos a la costa italiana. En el 467 d. C., el nuevo emperador de occidente, Antemio, se preparó para iniciar una nueva campaña militar por tierra y mar frente a los vándalos de Genserico. La primera embajada enviada por Artemio exigiendo a Genserico que cesara sus ataques a las ciudades italianas del Mediterráneo sirvió de poco, y el soberano vándalo ordenó una expedición de castigo que arrasó las ciudades del norte de Egipto, llegando incluso hasta Alejandría. En respuesta al ataque de los vándalos sobre Alejandría, el emperador oriental León I el Tracio encargó al general Marcelino la conquista de Cerdeña, que este consiguió en el 466 d. C., pasando la isla a quedar bajo control bizantino. La situación inquietó a Ricimero, que seguía teniendo las riendas del Imperio romano occidental. Con los vándalos saqueando las ciudades del sur de Italia y los bizantinos ocupando Cerdeña, la situación era muy delicada. Los vándalos aprovecharon para

saquear el Peloponeso en el 467 d. C., por lo que Ricimero y Antemio iniciaron los preparativos para la mayor campaña contra el reino vándalo. Lejos de sentirse intimidado, sus acciones piráticas continuaron en las costas de la propia Dalmacia, Grecia y las islas del Mediterráneo oriental.

Los preparativos de la ofensiva contra los vándalos estuvieron listos en el 468 d. C. Con el apoyo del Imperio oriental, se organizó una flota de 1100 naves y 106 000 hombres (solo 6000 aportados por el Imperio occidental) que actuarían en tres frentes, intentando lograr la dispersión de las fuerzas vándalas. Su comandante era Flavio Basilisco, *magister militum* del Imperio romano de oriente y cuñado de León I. El plan consistía en desembarcar un enorme ejército en las cercanías del *Promontorium Mercurii* (actual cabo Bon, en Túnez) y desde allí dirigirse hacia Cartago. En Sicilia se concentraron las tropas aportadas por el Imperio occidental a cargo de Ricimero, las fuerzas del general Marcelino, al mando de las tropas de los Balcanes e Iliria, y las tropas bizantinas mandadas de Basilisco. Al mismo tiempo, otro contingente formado por bizantinos y egipcios saldría de Egipto en dirección a Trípoli, una importante fortaleza de los vándalos en la costa del Mediterráneo. El desembarco en el cabo Bon se produjo sin incidentes, pero, inexplicablemente, las tropas de invasión permanecieron allí cinco días, sin iniciar la marcha sobre Cartago, que distaba solo 60 km.

Parece ser que Genserico había solicitado cinco días de tregua a Basilisco para terminar los preparativos para su supuesta rendición. Sin embargo, no tenía intención de rendirse, sino que necesitaba tiempo para terminar los preparativos de un ataque por sorpresa sobre la flota enemiga. Basilisco cayó en la trampa, y al final del quinto día la flota vándala cayó sobre los invasores. Inicialmente ambas escuadras combatieron largas horas sin nada decidido, pero un repentino cambio en la dirección del viento permitió a Genserico lanzar sus brulotes incendiados sobre la flota imperial. Sus efectos fueron devastadores, ya que las naves romanas eran incapaces de maniobrar al no disponer de espacio en la formación, de modo que la mitad de la flota fue destruida y el resto escapó en dirección a Sicilia. La oportunidad de tomar Cartago y terminar con el reino vándalo del norte de África se había perdido. Esta fue la última operación de una flota del Imperio romano occidental.

El Imperio oriental había realizado un enorme esfuerzo económico que ahora lo dejaba en una situación muy delicada, y el Imperio occidental no tenía recursos para actuar por separado, por lo que se alcanzó la paz. El reino vándalo ya nada tenía que temer de sus enemigos, llegando a obtener el control sobre las Baleares, Córcega, Cerdeña y Sicilia. El rey vándalo mostraba a los nuevos emperadores la necesidad de entablar negociaciones diplomáticas que condujeran a una relación amistosa con el reino vándalo, ya que había pasado a controlar todas las antiguas provincias romanas productoras de grano en el Mediterráneo occidental, y los ataques piráticos prosiguieron, alcanzando Nikópolis, en el Epiro, y Zante. La gran inestabilidad del trono romano occidental generaba una enorme inseguridad que dificultaba el respeto a cualquier acuerdo alcanzado no sin duras negociaciones, con la siempre presente amenaza de las acciones piráticas vándalas, hasta que el soberano de los hérulos, Odoacro, destituyó al último emperador romano y se hizo con el poder (476 d. C.). Su llegada permitió la firma de un acuerdo con Genserico, con el apoyo del emperador oriental Zenón. Genserico vio reconocida la posesión de Sicilia comprometiéndose al suministro de grano, por el cual recibiría un pago periódico, y Zenón aceptaba su autoridad en África a cambio de un cese de los ataques en las provincias orientales. La amenaza pirática en el Mediterráneo había concluido al mismo tiempo que lo hizo el propio Imperio occidental.

Las menciones a las escuadras fluviales desaparecen de las fuentes en el primer tercio del s. v d. C. y lo mismo sucede con las naves que servían en el Mediterráneo. Los intentos de los últimos emperadores romanos de occidente por sobrevivir pasaban por la construcción de flotas destinadas a campañas concretas, y el proceso requería años para reunir los recursos necesarios, por lo que ya no existía una Armada romana permanente. El último emperador de occidente, Rómulo Augusto, abdicó en el 476 d. C., mientras que el Imperio romano de oriente sobreviviría durante siglos convertido en el Imperio bizantino, consciente de la necesidad de contar con una poderosa flota para su supervivencia. De hecho, no fueron los vándalos quienes acabaron con las flotas romanas del Mediterráneo, puesto que a su llegada nada quedaba ya de ellas o, al menos, nada que pudieran considerar como una

amenaza. Roma había perdido el control del mar y, curiosamente, parece que el destino esperó pacientemente a que se retomara la situación previa a la Primera Guerra Púnica, puesto que las naves de Cartago volvieron a controlar el Mediterráneo occidental, junto con el dominio de Sicilia, Córcega y Cerdeña. Resta por saber qué habría pensado el viejo Catón de todo esto.

CONCLUSIÓN

A lo largo de las últimas décadas se han escrito multitud de ensayos que tratan hasta los aspectos más particulares en la historia militar romana y, a pesar de todo, la mayoría de ellos ni siquiera mencionan a la Armada. Es más, aquellas obras que deciden recordar su existencia apenas le dedican unas breves páginas, siempre en relación con las más importantes campañas bélicas desarrolladas en el medio acuático (mares, océanos y cursos fluviales), como es el caso de Actium (31 a. C.).

El propósito de esta obra no puede ser otro que otorgar el valor que merece a un cuerpo militar que no solo se mantuvo activo durante casi un milenio, sino que se convirtió en una de las piezas clave para el dominio del Imperio romano. La Armada ofreció seguridad a las rutas marítimas comerciales que se extendían a lo largo del Mediterráneo, el Atlántico occidental, el mar Negro o el mar del Norte, contribuyó decisivamente al abastecimiento de productos en la península itálica y las provincias imperiales, y colaboró en la logística del ejército. No solo eso. También consiguió imponerse frente a las flotas enemigas que amenazaban su hegemonía y combatió la actividad pirática. Sin la Marina, Roma no habría sido capaz de mantener su poder tanto tiempo, y su desaparición se convertiría en uno de los factores clave para la caída del Imperio romano occidental.

Los romanos nunca le temieron al mar o, al menos, no más que cualquier otro navegante de la Antigüedad, pues conocían sus peligros. Y eran tales que toda la experiencia marinera acumulada ni siquiera serviría para perderle el respeto. Quien lo hiciera sería tomado por loco, y sin duda los dioses se encargarían de mostrarle su error. Aún hoy, salir a la mar supone siempre un reto, a pesar de todos los avances técnicos con los que contamos. Imaginad como sería entonces. Y, a pesar de todo, los romanos se lanzaron al Mediterráneo hasta convertirlo en el *Mare Nostrum*. Estaban decididos a conquistar la tierra y el mar hasta hacerlos propios, y demostraron su resolución cuando fue necesario. La opinión

tradicional según la cual los romanos solo se interesaron por el medio acuático cuando se vieron obligados a combatir frente a los cartagineses se basa en una interpretación un tanto superficial de las fuentes. Su política naval ha sido poco menos que descrita como circunstancial, ajena a un pueblo básicamente ligado a la tierra, una anomalía en sus planes que debieron aceptar como un mal necesario. Nada más lejos.

La relación de Roma con el elemento acuático es mucho más estrecha de lo que podamos pensar. Se remonta a su propio origen. Roma fue, en última instancia, la heredera de una tradición náutica desarrollada en el Mediterráneo desde hacía más de un milenio. Existen referencias claras a la existencia de una Marina romana primitiva, gracias a la cual se benefició económicamente del comercio con las colonias griegas y fenicias. No en vano acuñó monedas con imágenes navales en varios momentos de su historia, erigió monumentos para celebrar sus éxitos en el mar, construyó infraestructuras, etc., lo que muestra su temprano interés por la navegación marítima y el control del mar, similar al de otros Estados vinculados al Mediterráneo.

El enfrentamiento entre romanos y cartagineses se produjo de forma natural, cuando los intereses comerciales y políticos de ambas potencias entraron en conflicto por el control de Sicilia. Antes Roma había tenido que conquistar la península itálica, hazaña que pudo realizar gracias a sus legiones; no necesitaba aún el concurso de una poderosa flota para cumplir sus objetivos inmediatos. No obstante, si Cartago no hubiera existido, la habría desarrollado igualmente para enfrentarse a cualquier enemigo que se opusiera a sus planes expansivos. El Mediterráneo se había convertido en el eje vertebrador de la vida en la Antigüedad para todos aquellos pueblos cuyas tierras bañaba el mar, y los romanos lo sabían. Ni siquiera hubieran sido capaces de proteger sus territorios ni asegurar el desarrollo comercial sin una poderosa Armada capaz de actuar frente a las poderosas flotas de los reinos helenísticos o las acciones de los piratas.

La Armada romana no fue una consecuencia impuesta, sino lógica. No se basó en vicisitudes afortunadas, sino que fue producto de una secuencia de elecciones completamente racionales y coherentes. Ni tan siquiera las grandes potencias navales del

Mediterráneo, como Atenas, Tiro, Sidón, etc., se aventuraron a los peligros que representaba la navegación hasta que consideraron esta opción como la más beneficiosa, a pesar del riesgo. O se vieron realmente obligadas a ello por su condición insular, como sucedió con los minoicos, y más tarde los rodios o los siracusanos. Por su parte, los cartagineses ya contaban con una extensa tradición marinera gracias a su origen fenicio, y conocían bien los réditos que podía proporcionarles el control del mar. Ninguno de estos pueblos afrontó sus peligros por el mero placer de navegar; lo hicieron por necesidad o interés. Igual que los romanos.

La influencia que el poder marítimo tuvo en la formación del Imperio romano es innegable y la arraigada convicción de su importancia en las clases dirigentes hizo posible que la ciudad de Rómulo extendiera su poder por todo el Mundo Antiguo, con la consiguiente expansión vigorosa de la cultura latina, que se sumó a la tradición aportada por otros pueblos para formar la actual civilización occidental. El dominio del mar fue indispensable en el proceso de esa gesta civilizadora. Roma no podría haber conquistado ni sostenido su gran imperio sin la existencia de una poderosa Armada para asegurar sus fronteras y controlar sus dominios.

Ese aparente desarraigo por las cosas del mar que se ha defendido queda rotundamente desmentido cuando las guerras llevaban sus peligros a las puertas de Roma o cuando las campañas contra los bárbaros exigían su concurso. Aparecía entonces el romano con su marcial acometividad, tan arrogante y atrevido en las cubiertas de sus naves como al frente de las legiones, y sus prefectos de flota, tan eficaces como los mejores mandos de sus ejércitos.

Los romanos conocían el Mediterráneo, se aprovecharon de él como fuente de recursos y, en el momento preciso, decidieron surcar sus aguas como un medio más para dar salida a su ambición. En comparación con las culturas citadas podríamos pensar que lo hicieron más tarde, y eso los colocaba en desventaja, pero lo hicieron cuando fue necesario, y la diferencia fue rápidamente solventada con la resolución que siempre caracterizó a los romanos. Tan solo tres siglos después de lanzarse al Mediterráneo ya se habían convertido en sus señores. No existe mayor prueba de ello.

ANEXO 1. *PECULIARIA MARIA* (MARES PRIVADOS)

Si pensamos que la especulación urbanística es un fenómeno contemporáneo, nada más lejos de la realidad. En Roma la construcción de *insulae* alcanzó límites insospechados desde el s. I a. C., hasta el punto de obligar a que varios emperadores establecieran regulaciones al respecto. No obstante, pocas veces se cumplieron. Lo mismo sucedía en el litoral, aunque de un modo diferente. Las villas marítimas (*villae marinae*) comenzaron a ponerse de moda entre las clases privilegiadas romanas mucho antes. La costa occidental de la península itálica próxima a Roma se llenó, literalmente, de suntuosas mansiones con vistas al mar y muelles propios para atracar las naves con las que senadores, cónsules, pretores y altos magistrados realizaban viajes de placer. Y no solo eso: el desarrollo de la ingeniería civil y el uso de nuevos materiales mucho más resistentes para determinados tipos de construcción, como el hormigón hidráulico, propiciaron la aparición de estanques y piscinas de agua dulce o salada donde sus propietarios criaban todo tipo de especies marinas traídas desde los lugares más lejanos para su deleite personal o la comercialización. Así surgieron numerosas piscifactorías (*piscinae*) con las que sorprender a las visitas mediante suntuosos banquetes y obtener beneficios adicionales.

Desde que el ser humano comenzó a criar animales en granjas no cabe duda de que pronto intentó hacer lo mismo con las especies marinas, con el ahorro que ello suponía en cuanto al coste, riesgo, etc., frente a su pesca y recolección directa, aunque para ello se requerían los conocimientos e infraestructuras adecuados que solo se conseguirían tras siglos de observación y desarrollo. La cría de especies acuáticas requiere mayor complejidad que la destinada a los animales terrestres, de manera que fue necesario aprender desde el momento en que los seres humanos observaron por primera vez cómo, tras retirarse, la marea formaba pequeñas piscinas naturales

en zonas rocosas, quedando los peces atrapados en ellas.

Plinio atribuye su invención a un tal C. Hirrio, quien se dedicó a la cría de morenas, llegando a ofrecer gratuitamente 6000 de ellas para los banquetes que se celebrarían en honor al triunfo de César. Tal debió ser el beneficio que obtenía de ellas que su villa se vendió por 4 000 000 de sestercios, y su ejemplo lo seguirían otros muchos poco después, como si de una nueva moda se tratara, pues desde entonces ninguna residencia marítima que se preciase podía carecer de este elemento. Al menos así sucedió hasta que este modo de proceder se abandonó, dando paso a las piscifactorías «industriales» que surgirían poco después.

Uno de sus más famosos exponentes fue Lucio Licinio Murena, que tomó su cognomen de la especie a la que más aprecio demostró. Antiguo cónsul (63 a. C.), y más tarde vencedor en la Tercera Guerra Mitridática en oriente, poco después se retiró para dedicarse a este menester. Y no fue el único, pues parece que el orador Hortensio tenía un estanque en su villa de Bayas en el que había una morena a la que quería tanto que dicen lloró cuando murió. En la misma casa de campo, Antonia, hija de Druso, le puso unos pendientes a una morena a la que tenía gran cariño, y su fama atrajo a muchos visitantes. Puede parecernos extravagante, y sin duda lo es, pero lo mismo hizo M. Licinio Craso, quien parece que engalanó con pendientes y collares de piedras preciosas a una morena, que se dice era capaz de reconocer su voz para salir a la superficie y comer de su mano. No en vano, Craso lloró amargamente su muerte, ordenando que se le hiciera un funeral y un entierro con todos los honores. Así, cuando Domicio le dijo: «¡Tonto, que lloraste por una murena que se murió!», el replicándole, le espetó: «Yo lloré por un animalillo, tú, en cambio, que enterraste a tres esposas, no has llorado por ellas».

Sin embargo, la anécdota más conocida es la protagonizada por Vedio Polión, amigo del emperador Augusto, quien dio rienda suelta a su crueldad por medio de este tipo de animal. Al parecer, arrojaba a los esclavos que condenaba a muerte a los estanques de las morenas por el mero placer de contemplar cómo eran destrozados completamente en un momento. De ese modo, incluso llegó a enfurecer previamente a estos animales lanzando vinagre a las piscinas y utilizaba su piel para fabricar látigos con los que

infligir castigos.

Tal refinamiento alcanzó los banquetes romanos que en la misma Bayas existía un ninfeo (gruta natural dedicada a una ninfa) donde los comensales se colocaban al borde de un estanque y los alimentos se servían flotando dentro de barquitos o con forma de aves acuáticas. Llegaron a construirse pequeños estanques o fontanas junto a los *triclinia* (comedores) para añadir una sensación placentera durante las cenas, escuchando el murmullo del agua al fluir y viendo a pececillos nadar, decorados con representaciones de divinidades acuáticas y fauna marina. Sidonio describe una curiosa instalación en uno de estos comedores que pudo visitar: «[Es] una conducción de metal fundido, de manera que el agua cae desde lo alto sobre una piscina situada ante las puertas y los peces que han seguido este canal encuentran nadando un comedor agitado por las aguas».

Las primeras piscinas (también llamadas *vivarium, stagnum, cetaria* o *cetarium*) alcanzaron ya un elevado nivel de diseño y construcción acorde con las expectativas de sus promotores, gracias a los avances propiciados por las enormes instalaciones portuarias que comenzaron a desarrollarse en este periodo. De hecho, las villas situadas en el interior ya contaban con piscinas de agua dulce desde tiempo atrás. A pesar de ello, las propias fuentes clásicas consideraban la construcción de estas piscinas de aguas salada en las villas marítimas como una extravagancia. No en vano, Cicerón etiquetó satíricamente a los romanos adinerados que las construyeron como *piscinarii*, «aficionados a las piscinas», sin ningún interés en la política. Asinio Céler, un excónsul, lanzó un reto a todos los que derrochaban dinero, comprando por 8000 sestercios un solo salmonete en Roma durante el principado de Gayo. Y no solo eso; como si se tratara de la situación actual, no pocos patricios se quejaban amargamente de que los cocineros se cotizaban más caros que el precio habitual de tres caballos, y el pescado de calidad, lo mismo que uno de estos cocineros.

La mayoría de estas villas marítimas se instalaron en zonas que alcanzaron un estatus más elevado convirtiéndose en residencia de las clases altas, como la costa de la Toscana moderna, el Lacio o el golfo de Nápoles, aunque principalmente concentradas en torno a Baiae. De hecho, los rompeolas para la protección de los puertos

frente al oleaje y el avance de las algas marinas se extendieron muchas veces para beneficiar a estas villas, o sus propietarios ordenaron construirlos por iniciativa propia. El famoso orador Q. Hortensio Hortalo (cónsul en el 69 a. C.) contrató un arquitecto a un gran coste para hacer un túnel desde sus estanques de peces hasta el mar, además de un rompeolas.

La construcción de las piscinas solía iniciarse acondicionando previamente el terreno de tierra o roca elegido para después emplear hormigón hidráulico con el cual darle la forma final deseada. Para su correcto funcionamiento, debían permanecer conectadas al mar, de forma que fuera posible renovar de manera sencilla el agua que las inundaba para mantener las condiciones adecuadas de cría, y contar con sendos canales excavados para el acceso de agua dulce con el fin de rebajar su salinidad. Por ese motivo, era recomendable situarlas lo más cerca posible del agua, de modo que fuera el propio oleaje el encargado de renovar el agua del interior y mantenerla fría. También había que facilitar que se expulsara el agua sobrante por el efecto del empuje de la ola que entraba. De ese modo, si era posible, se recomendaba instalar también conductos en la parte inferior de la piscina para conectarla igualmente al mar y favorecer esa renovación de manera completa, sellados con enrejados de cobre para que no escapasen los peces, pues a más profundidad esta mantenía una temperatura más baja.

Seguidamente, el suelo y las paredes se revestían de *opus signinum* (pulverizando restos de cerámica y cal) para favorecer su impermeabilidad. Además, era conveniente contar con orificios cavernosos practicados junto al fondo para favorecer el resguardo de determinadas especies, diseñados de forma simple o en espiral (en el caso de las morenas), aunque era frecuente contar con varias de estas piscinas para separar en ellas a las especies potencialmente peligrosas entre sí. Se recomendaba una profundidad mínima de 2,7 m para la cría, así como el uso de piedras traídas del mar (incluso mejor cubiertas de algas) para simular el medio de forma más realista y, supuestamente, «engañar a los peces» a fin de que no se sintieran «encerrados», ya que muchas especies no toleraban el cautiverio fácilmente (como los barbos). De hecho, los tratados clásicos le otorgan gran importancia a la alimentación específica de las especies más demandadas, ya que si no alcanzaban el peso

deseado, serían fácilmente identificadas en los mercados como procedentes de piscifactoría, lo que reduciría enormemente su precio.

Los mecenas jugaron un importante papel tanto en el diseño como en la ejecución de sus piscinas, pues se trataba de grandes y costosos proyectos que requerían experiencia en ingeniería, aunque también parece que generaban importantes ingresos. No en vano, cada propietario introducía sus propios diseños a partir de estas indicaciones básicas, teniendo en cuenta los diferentes tamaños, edades y especies de peces, alcanzando efectos estéticos sorprendentes. Así, Cayo Sergio Orata, cuyo cognomen procedía de su afición a la cría de *auratas* (doradas), desarrolló un nuevo tipo de piscina climatizada considerado muy lujoso y destinado a la cría de ostras para su venta (s. I a. C.), por las cuales obtuvo grandes beneficios. De hecho, la complejidad de su construcción debió ser tal que enloqueció al contratista, llamado Considio, hasta el punto de llegar a denunciarle. Su diseño dio paso a la creación de los *pecularia maria* («mares personales»), habituales cerca de Puteoli, para criar distintas variedades de peces y ostras. Sin duda, no todos los interesados contaban con conocimientos adecuados para realizar estas obras adecuadamente, por lo que a buen seguro se informaron en sus círculos sobre los mejores diseños, empleando también manuales al efecto, como los escritos por Columela, Varrón o Vitrubio, además de contar con los servicios de contratistas (*redemptores, publicanos*) con experiencia práctica en la planificación y ejecución de estas piscinas.

Una de las más famosas y suntuosas de estas villas pertenecía a Lucio Licinio Lúculo, cónsul en el 74 a. C. y vencedor en la Tercera Guerra Mitridática. Se encontraba en la bahía de Nápoles, instalada en un paraje excepcional junto al mar, donde no solo disfrutaba de las mejores vistas del Tirreno, sino también de numerosas piscinas, canales y estanques que vertían sus aguas al mar mediante enormes cascadas, llegando incluso a excavar un canal a través de la montaña para favorecer el acceso del agua de mar. El propio Pompeyo quiso minimizar aquel lujo impresionante afirmando que su anfitrión debía pasar mucho frío en invierno, a lo que este contestó: «No voy a ser menos que las grullas y las cigüeñas, que cambian su hogar según las estaciones». De hecho, sus reuniones

sociales se hicieron enormemente populares, hasta el punto de que una noche en que cenaba solo sus criados le sirvieron un modesto menú, propiciando el enfado de su señor, que les espetó: «¡¡Cómo!! ¿No sabes que hoy Lúculo cena con Lúculo?». Los peces de sus estanques le reportaban anualmente un beneficio de 40 000 sestercios.

ANEXO 2. *URINATORES* (BUZOS ROMANOS)

La Antigua Roma tiene una fuerza evocadora como pocas civilizaciones, pero su imagen más usual es la de un soldado legionario dispuesto al combate. En estas páginas hemos presentado otra imagen de las fuerzas militares romanas que integraban la Armada, pero Roma no solo combatió sobre la tierra o el mar, sino también bajo el agua. En realidad, aunque a veces se ha defendido así, el cuerpo de buceadores del ejército romano no fue el primero en la historia, ni sería el último, pero su labor no deja de ser importante. Los relieves asirios muestran buceadores empleados en labores militares en el s. IX a. C., y algunos alcanzaron fama, como Escilias de Scione, aparentemente capaz de bucear 1,5 km. Entre sus hazañas se dice que cortó las anclas de las naves persas que atacaron Grecia en colaboración con su hija Hydne.

Los griegos honraron la antigüedad del buceo en forma de deidad, Glaucus, transformado en un ser submarino por Dioniso, que se convirtió en el patrón de buzos y pescadores. En Roma se les conocía como *urinatores*, palabra que proviene del latín *urinor*, cuya traducción es controvertida. Se dice que puede referirse a «bucear», aunque también se relaciona con la «orina». Por ese motivo, se cree que puede derivar de una afección comúnmente conocida entre los buceadores, la poliuria temporal, que provoca diuresis («secreción de orina») debido al frío soportado por el cuerpo durante una inmersión prolongada.

Los armadores solían contratar sus servicios para realizar operaciones de rescate, cuando sus naves habían naufragado cerca de la costa y era posible intentar recuperar su valiosa carga, o en los casos en que esta se precipitaba al fondo durante las operaciones de estiba. Por ese motivo, grupos de *urinatores* se instalaban en los puertos más importantes, como Ostia o Roma, para ejercer su labor, a veces incluso formando gremios de manera independiente o en colaboración con los *piscatores* («pescadores»). Este último caso se ha atestiguado en Roma, en época de Septimio Severo, donde

ambos grupos de trabajadores debían ejercer sus funciones en los mismos tramos del Tíber, de modo que optaron por organizarse para ejercer sus derechos de forma conjunta. De hecho, incluso es posible que estos grupos pertenecieran a familias que practicaban ambas actividades indistintamente, según la temporada o las necesidades.

Su labor de recuperación estaba regulada, como demuestra la Ley Rodia (*Lex Rodia de Iactu*), según la cual, el buceador tenía derecho a recibir un tercio del valor de la carga recuperada a una profundidad de 8 brazas, y la mitad si se encontraba a 15 brazas, debido al mayor riesgo. Entre los peligros más habituales que encontraban en la inmersión se encontraban los bancos de doncellas (*coris julis*), que se reunían alrededor del buceador hasta conseguir que se ahogara, o la mantarraya, que los atrapaba sin dejarlos ascender. No solo eso; también se menciona la presencia de tiburones, de forma que los *urinatores* parece que se pintaban de negro las manos y los pies para evitar que les atacaran las extremidades, aunque ya entonces sabían muy bien que la mejor defensa era un buen ataque, intentando así sorprender y asustar al animal. Los ingresos derivados de esta actividad podían ser enormemente suculentos, de forma que se han atestiguado casos donde algunas poblaciones de Eubea guiaban deliberadamente a los mercantes hacia las rocas mediante señales falsas con el fin de que los buceadores luego se encargaran de recuperar la carga de forma fraudulenta.

Los buzos de la Antigüedad eran hábiles, valientes y estaban acostumbrados a las dificultades. Estos especialistas también se dedicaban a la recolección de peces, marisco, algas, corales, pórfidos (murex) o esponjas (especialmente demandadas para usos medicinales y de higiene), además de las labores de recuperación. También realizaban trabajos subacuáticos en las obras de construcción de puentes o puertos y en la reparación y limpieza de los cascos en las embarcaciones. Accedían al medio acuático desde la orilla o empleando pequeños botes, aunque también utilizaban material especializado para la época, en ausencia de los sofisticados equipos disponibles actualmente. Conocemos el uso de esponjas empapadas en aceite de oliva que se introducían en la boca, de forma que las mordían cada cierto tiempo durante la inmersión

para liberar el aceite. Muchos creen que esto se hacía para formar así frente a su rostro una especie de pantalla que modificaba el índice de refracción del agua y facilitaba la visión. Sin embargo, esta versión sin duda se debe a la afirmación de algún buzo bromista ya en la Antigüedad, puesto que la razón más sensata consiste en que lo expulsaban a través de la faringe hacia las trompas de Eustaquio en el oído, protegiendo estos tejidos sensibles de la exposición continua al agua de mar.

También empleaban tubos de inmersión (de junco, caña o tripa de animal) al estilo del actual *esnórquel*, de forma que, si era necesario alcanzar mayor profundidad, solo tenían que soltar el tubo y hacerlo a pulmón, regresando para tomar aire cuantas veces fuera necesario. No en vano, sabemos que a veces estos tubos se conectaban a una especie de capuchas de cuero que colocaban sobre la cabeza o, incluso, hacían uso de piezas en forma de campaña (*lebeta*) que, mantenidas verticalmente, permitían mantener aire en su interior en las profundidades, permitiendo que el buceador respirara en ellas regresando cada cierto tiempo. Como lastre empleaban simples piedras o piezas de plomo atadas a los tobillos y muñecas. Una cuerda atada a la cintura servía para izarlos rápidamente de modo que no perdieran tiempo ni en el descenso ni en el ascenso. Llevaban pequeñas redes para guardar los objetos recuperados (esponjas, conchas, corales, etc.) y también contaban con un cuchillo por si era necesario (en forma de hoz para los buceadores de esponjas llamado *arpa*, y realizado en bronce para evitar la oxidación).

Los efectos de la presión a altas profundidades, como el estallido de los tímpanos durante el ascenso, no les eran desconocidos, y muchos de ellos emergían sangrando por la boca y los oídos (hemoptisis). Por ese motivo, quienes se dedicaban a esta profesión optaban por perforarse los tímpanos previamente. De ese modo, podían alcanzar el fondo lastrados mucho más rápidamente, con el consecuente ahorro de oxígeno, sin necesidad de perder tiempo igualando la presión entre sus oídos y el exterior. Es más, parece que también introducían trozos de esponjas empapadas en aceite en el oído para evitar que el agua entrara en ellos violentamente

En el contexto bélico, su labor podía ser muy diversa, desde infligir daño al enemigo de forma sigilosa hasta el sabotaje de sus

naves, el acceso encubierto a instalaciones portuarias desmantelamiento de defensas subacuáticas, etc. Su concurso podía resultar esencial durante un bloqueo naval, pues eran capaces de bucear hasta las naves enemigas para cortar las sogas de sus anclas y romper así la línea que impedía el acceso o la salida de embarcaciones desde el puerto asediado. De hecho, y aunque parece difícil de creer, se dice que varios *urinatores* eran capaces de remolcar las naves enemigas asiéndolas por esos mismos cabos para llevarlas hasta la orilla, donde eran asaltadas. Probablemente se trate de embarcaciones menores, aunque parece imposible que fueran capaces de hacerlo sin que la tripulación se diera cuenta de ello o los remeros lograran evitarlo a fuerza de boga. No obstante, estas acciones no solían ser muy efectivas, más aún cuando empezaron a estacionarse pequeñas barcas de soldados armados con lanzas alrededor de los cascos de las naves y se sustituyeron las cuerdas de las anclas por cadenas.

Sea como fuere, los buceadores también realizaban labores de infiltración en territorio hostil, de forma que podían lanzarse al agua desde una embarcación alejada de un puerto para acceder a él bajo el agua y recabar información de vuelta. Para evitarlo, comenzaron a instalarse defensas subacuáticas, mediante la colocación de redes situadas en la bocana de los puertos, con campañillas en la parte emergida que sonarían al menor contacto para alertar a los defensores de un acceso no autorizado. No solo eso; se establecieron vigilantes en los muelles listos para actuar a la menor sospecha, y cualquier posible acceso quedaba sellado con rejas, incluyendo los sumideros. Por su parte, los buzos de una ciudad costera sitiada se empleaban para superar la línea de bloqueo formada por las naves enemigas con la misión de enviar mensajes o mantener la comunicación con el exterior. Incluso, eran capaces de remolcar pequeños botes con suministros de vuelta, ayudando así a aliviar los efectos del hambre en la población o hacían lo propio en los ríos, superando así el cerco terrestre del enemigo, como sucedió en Numancia.

En Sicilia, los siracusanos sembraron el fondo del puerto con estacas afiladas para evitar que las naves atenienses se acercaran durante el asedio, sin duda instaladas allí por buceadores, pero sus enemigos también contaban con profesionales en el arte de la

apnea, y los enviaron para desmantelarlas. Es más, llegaron a existir modelos de grúas específicamente diseñadas para instalarse en los puentes de las naves y eliminar este tipo de obstáculos. Del mismo modo, las tropas de César que defendían Oricum (Epiro, 48 a. C.) intentaron evitar que las naves pompeyanas accedieran al puerto hundiendo varias naves cargadas de rocas en su bocana, pero los buzos enemigos consiguieron apartarlas y colocaron cabos en las naves hundidas para arrastrarlas de su posición. Mucho más tarde (194 d. C.), los buzos bizantinos actuaron frente a las naves del emperador Septimio Severo durante el asedio a la ciudad, consiguiendo clavar picos unidos a cabos en sus cascos para después remolcar las naves desde el puerto y capturarlas, a pesar de los esfuerzos de las tripulaciones para evitarlo.

ANEXO 3. *MONSTRUM MARIS* (MONSTRUOS MARINOS)

En un tiempo en que muchos de los mares y océanos del planeta eran aún desconocidos para las culturas del Mediterráneo o se contaban de ellos relatos insólitos aparentemente vividos por los aventureros que desafiaron al miedo para visitar aquellas aguas, los monstruos marinos poblaron también la mente no solo de los marineros romanos, sino de la sociedad en general, excitando la imaginación hasta quedar inmortalizados a través del arte. En griego clásico, la palabra habitual para «monstruo marino» era κη~τος (*ke-tos*), que daría origen al término «cetáceo», actualmente aplicado a ballenas y delfines, pero su significado antiguo era mucho más amplio, abarcando todo tipo de criaturas reales y míticas sorprendentes por diversos motivos y potencialmente peligrosas para los navegantes. No en vano el propio Génesis afirma que Dios creó a los grandes monstruos marinos.

No nos detendremos aquí a tratar sobre la multitud de monstruos marinos míticos que pueblan los relatos griegos y romanos, entre los que se encuentran seres bien conocidos, como Escila o Caribdis, pues nos centraremos en recoger algunos relatos sobre especies extrañas registrados por las fuentes clásicas y encuentros con criaturas que no hicieron sino confirmar los peligros que ocultaba el mar bajo sus aguas. Algunas de estas historias guardan un tinte claramente extraordinario, como demuestran los relatos de un especialista en este tipo de estudios (teralogía) como era Plinio. Este afirma que un legado de la Galia informó a Augusto sobre la aparición de varias sirenas muertas en la costa y que en las aguas de Cádiz apareció un ser marino con forma humana, capaz de trepar hasta el puente de las naves hasta hacerlas volcar debido a su enorme peso. También se encontraron los huesos de un monstruo marino en la costa gaditana. Al parecer medía aproximadamente 15 m y tenía una mandíbula afilada de 120 dientes que median entre

20-30 cm. En ese mismo lugar, especialmente dado a este tipo de fenómenos por tratarse del extremo occidental del Mediterráneo que daba acceso al océano, también se registra la aparición de un extraño ser marino que abandonaba el mar para alimentarse de las enormes tinas donde los aldeanos curaban el pescado en salazón. Cansados de las pérdidas, instalaron una cerca que el depredador consiguió superar gracias a la ayuda de un árbol cercano, pues se trataba de un pulpo, hasta que una noche lo acorralaron con la ayuda de perros de caza. Los presentes se estremecieron ante su impresionante tamaño y el fuerte hedor que desprendía. El animal se defendió empleando sus enormes tentáculos de 9 m y acabó con varios atacantes y sus perros. Finalmente consiguieron matarlo, y sus restos de casi 200 kg fueron enviados a Lucio Licinio Lúculo.

Una de estas historias tiene que ver con el coleccionista Marco Emilio Escauro (edil curul en el 58 a. C.), que exhibió en Roma los restos de una criatura encontrada en las aguas de Jope (actual Jaffa, al sur de Tel Aviv), que medía 36 m y sus costillas eran más grades que un elefante, por lo que debía tratarse de una ballena.

El norte de África parece ser un área de peligro particular debido a la presencia de enormes las serpientes marinas, principalmente en Libia, donde se dice que salían a tierra para comer bueyes enteros, cuyos restos encontraron flotando frente a la costa. No en vano, varias de ellas atacaron a un trirreme hasta hacerlo volcar, y sabemos que durante la Primera Guerra Púnica una de ellas, que habitaba en el río Bagradas (actual Medjerda, Túnez), con una longitud de casi 110 m, fue capturada por las tropas romanas a cargo de Marco Atilio Régulo (250 a. C.). Necesitaron utilizar, incluso, maquinaria de guerra (ballistas) para acabar con ella, y tanto su piel como sus mandíbulas se preservaron en Roma hasta mediados del s. II a. C.

Por su parte, Arriano afirma que Alejandro Magno se encontró con un grupo de ballenas en el golfo Pérsico que bloqueaban el paso de sus naves con sus «chorros». Realmente no podemos pensar hoy en las ballenas como monstruos marinos, pero en aquella época se las consideraba de ese modo. De hecho, parece que el puerto de Constantinopla estuvo durante más de 50 años amenazado por la presencia de una ballena gigante. Alejandría también se convirtió en un centro especialmente relacionado con este tipo de criaturas,

pues se dice que su puerto estaba infestado de ellas. Es más, la leyenda afirma que el propio Alejandro quiso descender a las profundidades para observarlas directamente, empleando para ello una especie de campana de cristal. Al regresar afirmó haber visto criaturas tan enormes que habrían necesitado dos días solo para terminar de pasar junto a él, y ordenó la construcción de cuatro enormes cangrejos de cristal a imagen de los que había contemplado, que se instalarían en el faro y los muros del muelle para tratar de ahuyentar al resto de monstruos.

En su *Ora Marítima*, Avieno narra el viaje del cartaginés Himilcón (450 a. C.) alrededor de la costa africana hacia occidente, sobre la cual afirmaba que en ella había numerosos monstruos marinos que causaban el terror de los pescadores. Sin embargo, y a pesar de todo, el propio Plinio consideraba que las criaturas de mayor tamaño conocidas habitaban en el océano Índico. Lo alejado y desconocido de su hábitat para el mundo occidental lo convertían en el lugar idóneo para albergar todo tipo de monstruos marinos, visibles para el género humano en momentos determinados, como «los solsticios, cuando se formaban en sus aguas torbellinos, caían fuertes lluvias y las sacudían tempestades, capaces de hacerlas emerger desde las profundidades hacia la superficie de las olas». Algunos de sus relatos sobre este lugar se desarrollaron en época de Alejandro Magno, afirmando que los almirantes de su flota pudieron observar cómo los habitantes de las zonas costeras en Gedrosia (actuales costas de Irán y Pakistán) decoraban la entrada de sus casas con las mandíbulas de estos seres y construían los tejados con sus huesos, algunos de ellos de casi 18 m de longitud.

ANEXO 4. *CAPUT NILI* (BUSCANDO LAS FUENTES DEL NILO)

El origen de las fuentes del Nilo siempre había intrigado en Roma, y Nerón decidió convertirse en su descubridor. Para ello, ordenó a sus pretorianos que prepararan una expedición militar que debía alcanzar ese misterioso lugar, aunque no es posible saber si fueron varios los intentos del emperador por obtener esta información. Plinio dejó escrito en su época lo siguiente: «Las fuentes del Nilo no se han determinado. Fluye a través de desiertos abrasadores a una distancia inmensamente larga y solo ha sido explorado por investigadores civiles». Las especulaciones sobre las tierras existentes más allá de Meroe hablaban de grandes bosques y montañas de fuego, fieras inauditas y hombres enanos, como corresponde a todo lugar desconocido y liminal.

Al menos una de las expediciones se produjo en el 61-62 d. C., cuando un tribuno pretoriano, junto con varios centuriones y una cantidad indeterminada de soldados, remontaron el Nilo hasta la posición en la que actualmente se ubica la presa de Asuán, cartografiando las ciudades y accidentes geográficos de la zona. Suponemos que contaban con la colaboración de las naves aportadas por la *Classis Alexandrina* o, en su defecto, de la *potamophylacia*. En su avance contaron con el apoyo del rey de Etiopía y de otros monarcas vecinos. Llegaron a Meroe y remontaron el Nilo Blanco durante más de 1000 km, descubriendo que muchas de las ciudades allí existentes según los escritos griegos estaban en ruinas desde hacía siglos. Atravesaron el desierto oriental tras la quinta catarata, donde observaron periquitos, monos, rinocerontes y elefantes, y llegaron a la zona meridional de Sudán llamada *Sudd*, que significa «barrera», una zona pantanosa de miles de kilómetros cuadrados de extensión que en época de lluvias alcanza el tamaño de Inglaterra. Formada por tres cauces fluviales que hoy conocemos como Bahr el-Zeraf (Río de las Jirafas), el Bahr al-Ghazal (Río de las Gacelas) y el Bahr el-Jebel (Río de las

Montañas), este último es la rama principal del Nilo Blanco.

La marcha debió de ser enormemente dura y lenta, no solo por el calor asfixiante o la elevada humedad, sino también por los millones de mosquitos que les atacaron ferozmente y el peligro de los cocodrilos e hipopótamos. Séneca recoge por escrito la información que le dieron dos de los centuriones que participaron en esta empresa: «Llegamos a unos enormes pantanos, cuya extensión desconocen los propios naturales y que es imposible averiguar. Las plantas acuáticas allí están tan enmarañadas que nadie podría medir la superficie de aquellas aguas, ni a pie, ni en barca. Incluso si esta fuese tan pequeña que solo cupiese en ella un hombre, no lograría avanzar en aquella espesura. Vimos allí dos rocas, por entre las cuales el río despeñaba con gran ímpetu, procedente de un gran lago». Era imposible moverse en aquel fondo cenagoso y tampoco había profundidad para las embarcaciones, de modo que los pretorianos supervivientes, con escasos de víveres y muchos de ellos afectados de enfermedades, decidieron intentar el regreso a Roma con vida.

Si pensamos en lo descrito por aquellos soldados, podríamos pensar que se trataba de las cataratas Murchinson (43 m) que comprime las aguas del Nilo Blanco procedentes del lago Victoria en un paso de apenas 7 m de ancho, generando una enorme presión que debió parecerles todo un espectáculo. Los romanos habían llegado por primera vez a la actual Uganda, quedando muy cerca, si es que no llegaron, del lago Victoria, tras recorrer no menos de 5000 km desde Meroe. Aparentemente, la expedición encubría una misión adicional, relacionada con la necesidad de recabar información sobre una próxima campaña para conquistar Etiopía, que nunca llegó a producirse debido al estallido de la Primera Guerra Judeo-romana (66-73 d. C.). A su regreso, Nerón les prodigó todo tipo de elogios, y se atribuyó esta hazaña con su habitual y teatral forma de actuar, presentándose en público rodeado de etíopes que actuaban como figurantes.

ANEXO 5. *FORTES FORTUNA IUVAT* (RESCATE EN POMPEYA)

«¡La fortuna favorece a los valientes!», exclamó, Plinio el Viejo, en ese momento prefecto de la *Classis Misennensis*, cuando ordenó a las naves de la flota que avanzaran hacia la bahía tras la erupción del Vesubio (79 d. C.). Ni el cielo cubierto de cenizas, ni la lluvia de piedra pómez sobre el puente, ni los terremotos y maremotos que sacudían la tierra y el mar fueron suficientes para detenerle en su intento por alcanzar la costa y evacuar a cuantas personas hubieran logrado llegar hasta allí con sus barcos.

Cayo Plinio Segundo sabía que sin su ayuda no tendrían otro medio de escape, tras contemplar aterrorizado el poder de la naturaleza desde su villa junto a Miseno. Sin perder un minuto, dio orden para preparar las naves disponibles más veloces de la flota en el puerto. Surcando las aguas sin apenas visibilidad, logró alcanzar la residencia de su amigo, el cual se encontraba no menos impactado por la situación, al que consiguió tranquilizar lo mejor que pudo. Plinio era sin duda de los pocos que sabían lo que estaba sucediendo, aunque partió para nunca regresar.

Conocemos estos acontecimientos gracias a las cartas que su sobrino, Plinio el Joven, envió a varios amigos (entre ellos el propio Tácito) informándoles sobre las circunstancias en que había muerto su tío. En ellas afirma que el 24 de agosto, alrededor de la una de la tarde, el Vesubio entró en erupción, emitiendo gases, polvo y cenizas a la atmósfera, con una altura de más de 30 km durante dos días, sepultando las ciudades de Pompeya, Herculano y Stabiae. La mayoría de habitantes desconocían lo que estaba sucediendo, por lo que muchos decidieron refugiarse en las bodegas de sus casas ignorando la magnitud de la catástrofe que se avecinaba. Allí quedaron atrapados al segundo día, cuando la erupción se intensificó, y una ola de lava y gases de entre 300-600° golpeó la ciudad, muriendo asfixiados.

Así transcurrieron los acontecimientos, según las palabras de

Plinio el Joven:

> El día comenzó normalmente y a medida que transcurría la mañana, mi madre le hizo notar a mi tío la aparición de una extraña nube por su aspecto y tamaño sobre el cielo de Pompeya, que asemejaba un pino. Mi tío buscó un lugar mejor para observar el fenómeno sin saber exactamente de dónde procedía (más tarde sabríamos que se trataba del Vesubio), pues tras alzarse a gran altura como si fuese el tronco de un árbol larguísimo, se abría como en ramas […]. A mi tío, como hombre sabio que era, le pareció que se trataba de un fenómeno importante y que merecía ser contemplado desde más cerca. Ordenó que se preparase un navío veloz, y me ofreció la oportunidad de ir con él, si yo lo deseaba; le respondí que prefería continuar estudiando, y precisamente él me había dado algún material para que yo lo escribiese. Cuando salía de casa, recibió un mensaje de Rectina, esposa de Tascio, aterrorizada por el peligro que la amenazaba (pues su villa estaba al pie de la montaña y no tenía ninguna escapatoria, excepto por mar); le rogaba que la salvase de esa situación tan desesperada. Él cambió de planes y lo que había iniciado con el ánimo de un estudioso lo terminó con el de un héroe. Manda sacar los cuatrirremes, él mismo sube a bordo con la intención de auxiliar no solo a Rectina sino a otros muchos (pues los encantos de la costa atraían a un gran número de visitantes). Se dirige rápidamente al lugar del que todos los demás huyen despavoridos, mantiene el rumbo en línea recta, el timón directo hacia el peligro, hasta tal punto libre de temor que dictaba o él mismo anotaba todos los cambios, todas las formas de aquel desastre, tal como las había captado con sus ojos.

La decisión de Plinio el Joven, probablemente más asustado que su tío, sin duda le salvó la vida. La costa se veía fuertemente afectada por la caída de pómez y algunas corrientes piroclásticas que aún no alcanzaban la extensión que posteriormente cubrirían, de modo que, en ese momento, el puerto de Stabiae, el más sureño en la planicie que bajaba del Vesubio, parecía el sitio más seguro para

fondear y salvar a cuantos pidieran ayuda. Los vientos soplaban fuertemente de norte a sur, de modo que aún no caía piedra pómez sobre Herculano. En la carta 6.20 menciona los sismos previos a la erupción que azotaron la región campana, que se mantuvieron constantes durante todo el suceso, acompañados de maremotos.

Plinio el Viejo murió el 25 de agosto, en el segundo día de la erupción, cuando se recrudeció después de una intensa lluvia de piedra pómez durante la madrugada. Según parece, aparte de ser corpulento, Plinio sufría de asma («pues tenía la laringe delicada de nacimiento y con frecuencia se le inflamaba»), de modo que la causa de su muerte fue la asfixia causada por los gases y las cenizas que invadieron Stabiae durante la fase más violenta de la erupción, con la generación y llegada de corrientes piroclásticas. No en vano, su sobrino afirma que «la densa humareda le impidió respirar y le cerró la laringe», algo que pudieron apreciar tras lograr rescatar su cuerpo al día siguiente, cuando la erupción se detuvo. Parece que la distancia a la que se encontraba Stabiae era suficiente para que muchos otros habitantes que alcanzaron esa costa lograran sobrevivir a pesar de todo, pero Plinio era una persona de salud vulnerable que no pudo superar este evento. Por ello no pocos estudiosos apuestan por un ataque cardíaco como causa real de su muerte. No en vano, el propio Suetonio afirma que fue el mismo Plinio quien ordenó a sus esclavos que le dieran muerte al no poder soportar el calor asfixiante.

La heroica acción de Plinio no quedó en el olvido. Su muerte (a los cincuenta y seis años) parece indicar que la misión no tuvo éxito, pero las fuentes apenas ofrecen detalles. Por ese motivo, y dado que hubo supervivientes en aquella costa, podemos pensar que al menos alguno de los cuatrirremes de la flota consiguió regresar a Miseno. No en vano su sobrino publicó poco después la monumental obra que su tío había redactado a lo largo de su vida (*Naturalis Historia, Historia Natural*), colaborando a engrandecer aún más su figura como soldado valiente y erudito entre los más destacados de su época.

ANEXO 6. *ELEPHANTIS MARI* (TRANSPORTE MARÍTIMO DE ELEFANTES)

El uso de elefantes de guerra en los ejércitos de la Antigüedad está atestiguado con anterioridad a las campañas de Alejandro en la India (s. IV a. C.). Su poder de destrucción en combate impresionó a los macedonios, que comenzaron a utilizarlos en sus campañas. Los romanos tuvieron que enfrentarse primero a los elefantes de Pirro, el rey de Epiro, y más tarde a los que Cartago desplazó a Sicilia durante la Primera Guerra Púnica. Sin embargo, transportar una enorme cantidad de tan imponentes criaturas no era nada sencillo. Requería de los mejores medios humanos y materiales para acometer la tarea adecuadamente, y es precisamente este tema el que trataremos a continuación.

Los elefantes de guerra formaban parte de los ejércitos de la Antigüedad que podían permitirse su adquisición, enormemente costosa, por cierto, y por ello sus promotores debían contar con los medios adecuados para llevarlos donde fuera necesario, a veces tan lejos que se necesitaba el uso de naves preparadas para esta tarea. Los buques militares no estaban diseñados para albergar importantes cargas en su bodega, casi enteramente destinada a la actuación de los remeros, por lo que debieron emplearse mercantes con la capacidad suficiente para garantizar su seguridad. Otro factor importante a tener en cuenta eran las condiciones de la mar y la ruta, ya que era necesario buscar el trayecto más corto y evitar la mala mar para reducir los riesgos. No solo eso; la tarea de preparación, embarque, acomodo y desembarco de un importante número de elefantes era lenta y difícil, por lo que el enemigo nunca debía conocer el lugar donde se llevarían a cabo estas operaciones, evitando que aprovechara para atacar en un momento tan delicado. De hecho, los elefantes se caracterizan por perder el control fácilmente si se sienten amenazados o nerviosos, y ni siquiera el adiestramiento previo de sus conductores (*mahouts*) podía evitarlo si estos superaban un determinado nivel de estrés. Tampoco suelen

sentirse seguros si no se encuentran sobre tierra firme, ya que el balanceo del mar afecta mucho a su equilibrio, aunque han desarrollado una excelente habilidad natatoria si la situación lo requiere.

Por su parte, los navegantes sabían muy bien que, según el principio de Arquímedes, el epicentro de gravedad de una nave debía encontrarse por debajo de su línea de flotación para evitar que naufragara, de forma que era vital encontrar un acomodo adecuado a los animales que no pusiera en riesgo la nave ni a sus tripulantes, especialmente si la mar presentaba dificultades que sería necesario superar durante la travesía. De ese modo, la mejor opción consistía en colocar a los elefantes tumbados en la bodega, cuya posición deberían mantener en todo momento, sin moverse, empleando para ello el uso de sedantes como la adormidera, que les ayudaría también a evitar el mareo por efecto de las olas.

El proceso de embarque era muy delicado, por lo que es probable que los *mahouts* les vendaran los ojos mientras los guiaban hacia las embarcaciones, superando su resistencia al colocar delante una hembra a la que estos seguirían gracias a su instinto gregario. Incluso es posible que las pasarelas de embarque se cubrieran de arena y hojas para amortiguar el crujir de la madera bajo sus patas, y lo mismo se haría con el fondo de la bodega, simulando que aún se encontraban en tierra. Así, viajarían en parejas, macho-hembra, pues un número superior de ejemplares necesitaría naves de mayor calado y sería más difícil controlarlos si uno de ellos se exaltaba durante el viaje. No en vano está atestiguado que los grandes mamíferos se ven mucho más afectados si viajan en soledad. Además, debían situarse de costado, siguiendo la curvatura del casco y uno a cada lado de la bodega, sujetos para evitar que se desplazaran, por lo que debía seleccionarse previamente cada pareja con un peso y tamaño similar, de forma que no se comprometiera la maniobrabilidad de la nave. Esta posición es la más adecuada, ya que los elefantes no pueden permanecer totalmente tumbados más de dos horas, debido a que su elevado peso dificultaría sus funciones cardiorrespiratorias. De ese modo, la presión sobre los pulmones se reducía enormemente, y quizá también la del corazón si se colocaban sobre su costado derecho, lo suficiente para aguantar un mayor tiempo de travesía

sin dificultad.

Los ejércitos también necesitaban frecuentemente superar los cursos de los ríos durante su avance, como le sucedió al propio Aníbal en el Ródano (218 a. C.), gracias al cual tenemos noticia de los métodos empleados con los elefantes para solventar este tipo de situaciones. Habitualmente, los soldados preparaban numerosas balsas unidas entre sí para formar un espigón, que se aseguraban a la orilla mediante cabos sujetos a los árboles más cercanos. Después, el espigón se cubría de arena y varios ejemplares accedían siguiendo a dos hembras. Cuando se habían situado en el extremo, las últimas balsas se soltaban del resto para ser arrastradas hasta la otra orilla mediante varias barcas. Sin embargo, era frecuente que los animales se asustaran al verse rodeados de agua o por efecto del sonido de la corriente, descontrolándose hasta el punto de hacer zozobrar la balsa o saltar al río, momento en que por puro pánico en ocasiones eran capaces de nadar hasta una de las orillas o, si el lecho no era demasiado profundo, incluso caminaban por él hasta conseguir salir. Si era muy profundo, podían hacer salir sus trompas hacia la superficie para respirar durante el avance, aunque el resto del cuerpo permaneciera sumergido, pero no siempre era posible, por lo que muchos ejemplares se perdían ahogados.

GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS

A la deriva
flotar sin gobierno a merced del viento y las corrientes.

Abatir
desviarse del rumbo hacia sotavento por efecto del viento.

Abordar
tocar o embestir a una embarcación con otra, deliberada o fortuitamente.

Aguada
provisión de agua dulce. Sitio en tierra donde se toma el agua dulce.

Aleta
partes curvas de los costados del casco en las proximidades de la popa. Hay dos aletas: la de estribor y la de babor.

Alisio
vientos constantes del Atlántico, Pacífico e Índico debidos al efecto Coriolis.

Aljibe
depósito de conservación del agua. Buque que suministra agua.

Alta mar
situación en el mar, lejos de las costas.

Amarradero
fondeadero. Sitio y dispositivo donde se sujeta o amarra una embarcación.

Amarrar
atar, hacer firme, anudar un cabo. Posicionar un barco en su lugar junto al muelle o pantalán y fijarlo con cabos.

Amarre

acción y efecto de amarrar. Servicio portuario que se presta para sujetar las embarcaciones cuando se atracan a muelles o boyas.

Amura
ancho de una embarcación en la octava parte de la eslora a partir de la proa, y parte externa del costado en este mismo sitio.

Ancla
instrumento de hierro o acero que sirve para sujetar la embarcación al fondo por medio de un cable, cabo o cadena.

Antepecho
toda la parte de obra muerta del casco que sube de la cubierta para resguardo de la gente.

Anticiclón
zona de altas presiones.

Aparejo
Denominación general, que incluye la arboladura, las velas, la jarcia firme y la de labor.

Arboladura
el conjunto de mástiles de un barco.

Armada
grupo de buques de guerra o conjunto de las fuerzas navales de un país.

Armador
es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su explotación y operación.

Armazón
el conjunto de maderos de cuenta y ligazones que forman el esqueleto de un bajel. Llámase también armadura, y ambas voces tienen relación con las de esqueleto, costillaje o costillar y enramado.

Arnés
elemento de seguridad de la indumentaria de los tripulantes, formado por correas que se ciñen al cuerpo y unido firmemente a

la embarcación con el objeto de evitar que la persona caiga de la misma.

Arrecife
cadena o cordillera de roca, frecuentemente coralina, que se eleva del fondo del mar, cubierta o no por las aguas, pudiendo estar pegada a la costa o bien aislada en alta mar, peligrosa para la navegación de superficie.

Arriar
aflojar, soltar o largar un cabo. Bajar las velas, vergas o cualquier otro objeto.

Artimón
nombre que se daba al palo de mesana y a su pequeña vela de cuchillo.

Astillero
lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde estas son equipadas, preparadas o se les proporciona mantenimiento.

Atracar
amarrar un barco a otro, a un muelle, o a una boya, etc., a los efectos de embarcar o desembarcar personas o cosas.

Avituallamiento
es el suministro de todos aquellos insumos que requiere la embarcación y su tripulación para la realización de sus viajes.

Azimut
Ángulo de horizonte contado desde el meridiano del lugar hasta el semicírculo vertical que pasa por el astro.

Babor
lado izquierdo de la embarcación mirando de popa a proa.

Bahía
entrada grande del mar en la costa, poco profunda y de gran amplitud. Puede servir de abrigo a las embarcaciones.

Bajamar
el momento de más bajo nivel o de mayor descenso que sufren las aguas del océano en la marea vaciante. Nivel mínimo de una

marea descendiente.

Bajío
bajo de arena o piedra en forma de banco, donde se corre el riesgo de varar.

Balandro
velero de líneas finas, de un solo palo, aparejado con velas.

Baliza
cualquier señal levantada en una posición visible sobre la costa o sobre un banco de arena, luminosa o no, y de diferentes formas y materiales, que sirve para indicar entradas o puertos, naufragios, etc. Muchas veces las balizas son sostenidas por estructuras en forma de torre.

Balsa
conjunto de maderos unidos para formar una plataforma flotante.

Banco
bajo de gran extensión. Asiento de los remeros, también llamado bancada.

Barca
barco pequeño de madera, con una sola cubierta y un solo palo.

Barcaza
casco sin superestructura ni propulsión propia, generalmente de forma rectangular, que se usa como medio de transporte o para apoyar la carga o descarga de embarcaciones mayores.

Barlovento
lugar desde donde sopla el viento con respecto al observador.

Bauprés
palo que sale de la proa y sirve para hacer firmes los estayes.

Bocana
espacio entre escolleras; entrada estrecha y larga de un puerto, entre tierra firme, bajos y rocas.

Bodega
espacio bajo cubierta destinado a la carga.

Bogar
remar.

Borda
canto superior del costado de un buque. Parte comprendida entre la cubierta y la regala (por encima de la obra muerta).

Borrasca
zona de baja presión. Tempestad, tormenta del mar. Viento de entre 56 y 64 nudos, según la escala de Beaufort, también denominado temporal muy duro.

Brea
betún compuesto de pez, sebo, resina y otros ingredientes, que se da a la madera de los barcos para protegerlas contra la intemperie.

Cabecear
es el movimiento del buque alrededor de su eje transversal, o sea, levantando y bajando alternativamente la proa.

Cabo
cualquiera de las cuerdas que se usan en una embarcación, manufacturadas con fibras textiles, animales, vegetales o sintéticas; reciben diferentes nombres según su grosor. Parte de tierra que se adentra en la mar.

Cabotaje
navegación o tráfico que se hace de puerto a puerto por las inmediaciones de la costa y tomando por guía principal los puntos conocidos de esta.

Cala
ensenada pequeña y angosta. Sentina o parte más baja del interior del barco.

Calado
amplitud vertical de la parte sumergida del buque, o sea, la distancia entre la parte más baja del barco y la línea de flotación. Profundidad media de un río navegable, puerto, fondeadero, etc. Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Calafatear
acción de colocar estopa en las costuras de las juntas de las

tablas de las cubiertas o del casco, y cubrirlas luego con brea o masilla (en las embarcaciones de madera) para evitar el paso del agua.

Casco
cuerpo del buque, sin máquinas, arboladura ni pertrechos.

Castillo
cubierta alta en la proa o popa de la embarcación.

Catamarán
embarcación de dos cascos unidos por una cubierta.

Ciabogar
hacer girar una embarcación a remos sobre su eje bogando con los remos de una banda y ciando con los de la opuesta.

Ciar
remar hacia atrás.

Convoy
conjunto de buques mercantes que navegan escoltados por barcos de guerra.

Crujía
línea o eje de crujía, plano que divide de proa a popa la embarcación en dos mitades simétricas (bandas de babor y estribor).

Cuaderna
cada una de las piezas estructurales curvas, similares a costillas, cuya base encaja en la quilla de la embarcación, y desde allí dichas piezas se extienden por los costados, dando rigidez al casco.

Cubierta
cada uno de los pisos o suelos de la embarcación que se sujetan en los costados del casco.

Dársena
recinto artificial que se construye en la parte interior y más resguardada de los puertos para abrigo de las embarcaciones, y las complementarias para permitir reparaciones a flote. Cuenta con servicios de ayuda a la navegación, amarre, rampa,

mantenimiento, almacén en seco y algunos otros servicios para las embarcaciones y los usuarios.

Desarbolar
sacar o quitar a un buque los palos. Romperle a otro todos o alguno de ellos en un combate.

Desembarcar
sacar efectos de a bordo y llevarlos a tierra. También aplicable a personas.

Desplazamiento
es el peso del volumen de agua de mar desplazado por la parte sumergida de la embarcación. Se expresa en toneladas.

Dique
muro construido para contener las aguas.

Dique seco
estructura marítima provista de compuertas que permiten dejarla en seco mediante bombeo para poder carenar, reparar y construir embarcaciones.

Embarcación
toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Embarcar
meter efectos en una embarcación. Aplicable a personas y al agua que pudiese alcanzar la borda.

Embestir
chocar, dar un barco contra la costa o contra otra embarcación.

Encallar
topar el casco de un buque con el fondo, quedando inmovilizado, en algunos casos transitoriamente. Sinónimo de varar.

Ensenada
entrante en la tierra que forma seno y sirve de abrigo a las embarcaciones.

Escollera
rompeolas, obra para proteger en forma de dique la entrada de

un puerto, ensenada, cala, embarcadero, río u otro contra el embate del oleaje o para encauzar una corriente o reflujo de marea y así evitar azolves en el canal de navegación.

Escora
inclinación de un barco con respecto a la vertical sobre uno de sus costados por acción del viento sobre las velas, oleaje o por un desplazamiento de pesos.

Eslora
longitud de una embarcación.

Espigón
estructura generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el acarreo litoral o retardar la erosión de la playa; trozo de muelle derivado de otro principal para aumentar el abrigo de un puerto.

Esqueleto
armazón del barco formado por la quilla, roda, codaste y cuadernas y ligazones, sin entablar por dentro ni por fuera.

Esquife
bote chico de dos proas.

Estiba
el acomodo de bienes o mercancías en bodegas de un buque o en lugares de almacenamiento en tierra.

Estrecho
angostura por donde se comunican dos mares entre grandes porciones de tierra.

Estribor
lado derecho de la embarcación mirando de popa a proa.

Estuario
zona de la desembocadura de un río, generalmente en forma de embudo, en donde tiene lugar la mezcla de agua dulce del río y la salada del mar, potenciado por la acción de las mareas.

Farallón
roca alta rodeada por agua.

Fletar

acción por la cual el propietario o fletante se compromete a poner una embarcación a disposición del fletador, que a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete. Alquilar un barco o parte de él mediante contrato de fletamento para transportar personas y mercancías.

Fondeo

fijar una embarcación en un lugar mediante un ancla. Acción de dejar caer el ancla al fondo.

Foque

vela de forma triangular que se sitúa normalmente a proa envergada en el estay de proa, con poca o ninguna superposición con la vela mayor.

Francobordo

es la distancia medida verticalmente entre la línea de flotación en máxima carga y la cubierta.

Galerna

viento cuya velocidad media está por encima de los 30 nudos. Al alcanzar los 50 nudos, se convierte en tormenta. De fuerza 7 a 10 en la escala de Beaufort.

Gavia

vela que se larga en el mastelero mayor o mastelero de gavia; por extensión, todas las velas de los masteleros.

Grillete

pieza de metal, comúnmente en forma de U y atravesada en sus extremos perforados por un perno llamado gusano. Se usa para unir o afirmar algo.

Izar

subir un objeto por medio de un cabo que pasa por un motón. Izar una vela, izar un bote, etc.

Jarcia

todo el conjunto de cabos y cables de una embarcación a vela.

Lapa

molusco que se adhiere a la obra viva de los cascos.

Lastre
material pesado que se coloca en el fondo del casco o suspendido de la quilla, formando el quillote, para dar estabilidad al barco.

Latina
vela triangular envergada en entena, que suelen usar las embarcaciones de poco porte.

Latitud
es el arco de meridiano del lugar contado desde el ecuador hasta el paralelo del lugar o simplemente hasta el lugar. Su símbolo es «l» minúscula. Se mide a partir del ecuador y puede ser N o S, y nunca valdrá más de 90º.

Longitud
distancia medida en grados, minutos y segundos entre cualquier punto de la superficie terrestre y el primer meridiano, que corresponde al meridiano de Greenwich. Se habla de longitud Oeste o Este, dependiendo de la ubicación del observador y considerando si el punto se ubica al poniente o el oriente del meridiano de Greenwich, respectivamente.

Malecón
rompeolas, murallón para defensa y contención de las aguas.

Mamparos
dividen el buque en compartimentos dando consistencia a su estructura. Pueden ser transversales o longitudinales.

Manga
ancho máximo del barco.

Marejada
movimiento de olas grandes sin borrasca.

Maremoto
agitación de las aguas del mar, produciendo a veces olas enormes, a causa de los movimientos tectónicos del fondo.

Marina mercante
flota de barcos usados para el comercio que en algunas ocasiones complementa a la Marina de guerra.

Mascarón

figura o escultura de madera colocada sobre el tajamar debajo del bauprés.

Mayor
nombre que se da al más alto de los palos de un barco, en caso de que hubiera varios, y a la vela que se iza en él.

Mesana
en las naves con varios palos es el que se encuentra más cercano a la popa. También recibe este nombre la vela que se enverga en este palo.

Muelle
construcción levantada a orillas de un río alrededor de una dársena o a lo largo de la costa y que sirve para que los barcos puedan atracar.

Naufragar
hundirse, irse a pique un barco por cualquier accidente.

Nudo
unidad de velocidad. Equivale a una milla por hora. Enlace o unión firme de dos cabos o un cabo y un objeto.

Obra muerta
es la parte del casco que sobresale de la superficie del agua.

Obra viva
parte del casco comprendida desde la quilla hasta la línea de flotación. También se la denomina carena.

Pescante
especie de grúa de a bordo que se puede girar hacia afuera de los costados y que se usa para izar y arriar los botes y pesos; por lo general vienen en pares.

Pontón
puente formado por maderos o por una sola tabla. Barco de fondo chato usado en ríos y puertos, así como para la construcción de puentes. Buque viejo amarrado en un puerto, usado como almacén, hospital o cárcel.

Popa
parte trasera de la embarcación.

Portulano
carta náutica muy detallada de un puerto.

Proa
parte delantera de la embarcación.

Quebranto
curvatura longitudinal de la cubierta alta o de la quilla, de modo que las extremidades de la proa y popa queden más bajas que el centro de la embarcación.

Quilla
pieza que corre de proa a popa, a lo largo de la línea media más baja del buque, siendo el principal refuerzo longitudinal, en el cual descargan los demás. Es la columna vertebral de una embarcación, la base de sustentación en donde encastran las cuadernas, la roda y el codaste.

Rada
bahía o ensenada al socaire.

Reflujo
descenso de la marea.

Regala
es la parte superior de la borda en las embarcaciones menores.

Rezón
ancla pequeña de cuatro uñas y sin cepo, usada en embarcaciones menores o para rastrear objetos en el fondo.

Ría
brazo de mar que se interna en la costa y en la desembocadura de un río próximo al mar.

Ribera
límite entre la tierra y una superficie de agua. Por extensión, los terrenos cercanos al río.

Roda
pieza que prolonga la quilla, empalmándose a esta en dirección vertical o inclinada hasta la cubierta, rematando al casco por la proa (sinónimo de tajamar).

Rompeolas
: estructura avanzada en el mar que tiene por objeto producir la rotura de la ola anulando de esta forma la energía de la misma, y así abrigar y proteger una zona costera, puerto, bahía, fondeadero, dársena o atracadero del oleaje.

Sentina
: partes interiores bajas del casco donde se deposita el agua que se filtra, entre otras cosas.

Serviola
: pescante muy robusto instalado en las proximidades de la amura y hacia la parte exterior del costado del buque por medio del cual se iza, arría y trinca el ancla.

Singladura
: distancia recorrida por un barco en 24 horas, que habitualmente se cuenta de un mediodía al siguiente.

Socaire
: sinónimo de resguardo o protección del viento o de la mar.

Sondear
: determinar la profundidad del mar en un lugar.

Sotavento
: lugar hacia donde sopla el viento.

Timón
: plancha o pala que se instala en la popa de la embarcación y, girando sobre un eje, sirve para darle dirección.

Toldilla
: cubierta parcial que tienen algunos buques a la altura de la borda, desde el palo mesana hasta la popa.

Trinquete
: es el palo que se encuentra arbolado más cerca de la proa.

Tripulación
: gente de mar que lleva una embarcación para su maniobra o servicio.

Varadero

lugar apropiado para sacar las embarcaciones a tierra, con el objeto de repararlas, pintarlas, etc.

Vela
: superficie formada por la unión de varios paños por medio de costuras y que izada en los mástiles aprovecha la fuerza del viento para impulsar la embarcación.

Velamen
: conjunto de velas de una embarcación.

Verga
: palo puesto horizontalmente en un mástil y que sirve para sostener una vela cuadra.

Virar
: cambiar de rumbo.

Zozobrar
: volcar un barco por la fuerza del viento.

FASTI NAVALES

Época republicana

— 338 a. C. Victoria en Anzio del cónsul Cayo Menio. Se crea la tribuna de los *rostra* en el Foro Romano.

— 312 a. C. Creación de la magistratura de los *duumviri navales*.

— 292 a. C. La estatua de Esculapio llega a Roma para inaugurar el templo de la isla Tiberina.

— 267 a. C. Creación de la magistratura de los cuatro *quaestores classici*.

— 264 a. C. El cónsul Apio Claudio Caudex cruza el estrecho de Mesina. Comienza la Primera Guerra Púnica.

— 260 a. C. Cayo Duilio vence en la batalla naval de Milazo en Sicilia. Triunfo naval. Creación de la columna rostrata.

— 259 a. C. Triunfo del cónsul Lucio Cornelio Escipión para conmemorar la victoria sobre los púnicos en Córcega y Cerdeña.

— 257 a. C. - El cónsul Cayo Atilio Régulo vence a los púnicos en la batalla naval de Tindari. Triunfo naval y concesión de la Corona Naval.

— 256 a. C. Los cónsules Marco Atilio Régulo y Lucio Manlio Vulsón derrotan a los púnicos en la batalla naval de Ecnomo. Triunfo naval.

— 255 a. C. Una tormenta producida entre Malta y Sicilia causa 320 hundimientos de las 400 naves de la flota romana. Los cónsules Servio Fulvio Petino Nobilior y Marco Emilio Paulo derrotan a los púnicos en la batalla naval del promontorio de *Hermaeo*.

— 254 a. C. Triunfo naval en honor a Servio Fulvio Petino Nobilior y Marco Emilio Paulo.

— 254 a. C. Triunfo naval del procónsul Marco Emilio Paulo. Creación de la columna rostrata en su honor.

— 253 a. C. Triunfo del procónsul Cneo Cornelio Escipión Asina sobre los púnicos.

— 241 a. C. Cayo Lutacio Cátulo y Quinto Valerio Faltón derrotan a la flota púnica en las islas Egadas. Triunfo naval.

— 228 a. C. Triunfo en honor a la victoria del procónsul Cneo Fulvio Centumalo sobre los piratas ilirios.

— 218 a. C. Victoria naval de Lilibeo por el pretor Marco Emilio.

— 217 a. C. Victoria naval del Ebro por Cneo Cornelio Escipión.

— 215 a. C. Victoria naval en Cerdeña por el magistrado Tito Otacilio Craso.

— 214 a. C. Marco Valerio Levino evita la fuga del rey Filipo V de Macedonia en Apolonia.

— 212 a. C. El procónsul Marco Claudio Marcelo conquista Siracusa.
— 210 a. C. Marco Valerio Levino navega para disuadir a Filipo V de Macedonia de su intención de aliarse con Aníbal. Como cónsul, exhortó a que la aristocracia compartiera el coste de la Armada junto al pueblo.
— 208 a. C. Marco Valerio Levino derrota a la flota púnica cerca de la región norteafricana de Aspis.
— 206 a. C. Silano derrota a las naves púnicas cerca del estrecho de Gibraltar.
— 205-204 a. C. Roma envía cinco quinquerremes para traer la estatua de la Diosa Madre desde Pesinunte (Asia Menor).
— 201 a. C. Victoria y triunfo de Escipión el Africano tras la victoria de Zama sobre Aníbal. Destrucción de toda la flota púnica, incendiada frente a Cartago en aplicación del tratado de paz.
— 191 a. C. Victoria naval de Cayo Livio Salinator en Corycus frente a la flota seléucida de Antíoco III.
— 190 a. C. Lucio Emilio Régilo derrota a la Armada seléucida de Antíoco III en la batalla de Mioneso (cerca de Éfeso) con el apoyo de las naves aliadas rodias. El Senado decreta un día de agradecimiento público a los dioses.
— 189 a. C. Lucio Emilio Régilo ordena la construcción del templo de los *Lares Permarini* al sur del *Campus Martius* para cumplir su voto.
— 188 a. C. Triunfo naval en honor al pretor Quinto Fabio Labeón por su victoria sobre la flota de Antíoco III. Victoria final sobre el Imperio seléucida y destrucción de toda su flota en Siria en aplicación del tratado de paz.
— 168 a. C. Cneo Octavio captura al rey Perseo de Macedonia con sus naves cuando trata de escapar de Samotracia. La flota romana destruye a la escuadra del rey Gentio durante la Tercera Guerra Iliria capturándolo y tomando la capital, Scodra (Albania).
— 167 a. C. Triunfo naval en honor a Cneo Octavio por su campaña. Recibe adicionalmente el honor de contar con un pórtico doble en el Circo Flamino.
— 162 a. C. Destrucción de la flota del soberano seléucida Antíoco IV (en violación del tratado), incendiada en Laodicea por Cneo Octavio. Estatua en la tribuna de los *rostra*.
— 149 a. C. Destrucción de toda la flota púnica incendiada en Cartago por el cónsul Lucio Marcio Censorino durante la Tercera Guerra Púnica.
— 147 a. C. Victoria naval en Cartago obtenida por el cónsul Publio Cornelio Escipión Emiliano y destrucción de su nueva flota junto a la propia ciudad.
— 121 a. C. Quinto Cecilio Metelo recibe el apodo de Balearicus por derrotar a los piratas baleares.
— 102 a. C. Marco Antonio el Orador vence a los piratas cilicios.

— 87 a. C. Victoria naval de Quinto Brucio Sura frente a la flota de Mitrídates VI, rey del Ponto.
— 85 a. C. Lucio Licinio Lúculo obtiene la victoria sobre la escuadra póntica en dos ocasiones.
— 81 a. C. El procónsul Cayo Annio Lusco derrota a las naves de Sertorio en aguas de Ibiza.
— 77-75 a. C. El procónsul Publio Servilio Vatia, que recibiría el apodo de Isáurico, derrota a los piratas cilicios en el mar y a los isaurios en tierra. Éxito naval contra los piratas cilicios logrado por el joven Cayo Julio César.
— 72-71 a. C. Cuatro victorias navales de Lucio Licinio Lúculo y Cayo Valerio Triario frente a las escuadras pónticas.
— 67 a. C. Se promulga la *Lex Gabinia de Piratis Persequendis*. Cneo Pompeyo Magno derrota a la flota pirata cilicia en Coracesio. Corona Naval atribuida a Marco Terencio Varrón en acto de servicio.
— 63 a. C. Triunfo del procónsul Lucio Licinio Lúculo frente a Mitrídates VI, rey del Ponto, y Tigranes, soberano de Armenia.
— 62 a. C. Quinto Cecilio Metelo, apodado Crético, derrota a los piratas cretenses.
— 61 a. C. Triunfo concedido a Cneo Pompeyo Magno por su victoria sobre los piratas en el Mediterráneo.
— 56 a. C. Décimo Junio Bruto Albino derrota a la flota de los vénetos en la Galia, sirviendo a Julio César.
— 55-54 a. C. El procónsul Cayo Julio César cruza el canal de la Mancha en dos ocasiones con motivo de sendas campañas en Britania.
— 49 a. C. Décimo Junio Bruto Albino obtiene la victoria naval en Massalia y Tarento.
— 48-47 a. C. Tiberio Claudio Nerón (padre del futuro emperador Tiberio) derrota a la flota egipcia al mando de la escuadra de César en Alejandría. Las naves de Ptolomeo XIII arden en represalia.
— 46 a. C. Cayo Julio César celebra la primera naumaquia en el *Campus Martius* de Roma, en la margen derecha del Tíber.
— 38 a. C. Victoria de Octavio frente a las naves de Sexto Pompeyo en el cabo Peloro.
— 36 a. C. Marco Vipsanio Agripa obtiene la victoria en las batallas navales de Milazzo y Nauloco frente a la flota de Sexto Pompeyo. Octavio recibe el honor de una *ovatio* y una columna rostrata por la conquista de Sicilia. Agripa recibe la Corona Naval.
— 31 a. C. Victoria naval de Octavio y Agripa en Actium frente Marco Antonio y Cleopatra. Triunfo naval. Los *rostra* decoran la tribuna situada frente al templo de César en el Foro. Octavio construye el templo de Apolo Naval en la colina del Palatino. Agripa recibe la

vexillum caeruleum como «señor del mar». Agripa erige el Panteón y la Basílica adyacente de Neptuno en el *Campus Martius*.

— 30 a. C. Cayo Cornelio Galo derrota a los restos de la flota egipcia en Alejandría.

Época imperial

— 29 a. C. Augusto reforma la Armada romana creando las flotas peninsulares y provinciales.

— 27 a. C. Se recupera la celebración de los juegos en honor a Apolo Acciaco cada cuatro años como conmemoración de la victoria en Actium.

— 25 a. C. Expedición de Elio Galo a la Arabia Felix por orden de Augusto.

— 10 a. C. Augusto traslada a Roma cuatro obeliscos procedentes de Heliópolis.

— 2 d. C. Augusto celebra una naumaquia en el Trastévere.

— 37 d. C. Calígula traslada a Roma un obelisco desde Egipto para colocarlo en la *spina* del circo de Nerón.

— 39 d. C. Calígula ordena la construcción de un puente de pontones entre Baiae y Puteoli para celebrar sus triunfos.

— 40 d. C. Calígula realiza una exhibición en el canal de la Mancha durante los preparativos para la conquista de Britania.

— 43-44 d. C. Desembarco de las tropas romanas en Britania. Triunfo del emperador Claudio. Se otorga a sí mismo la Corona Naval.

— 47 d. C. El procónsul Cneo Domicio Corbulo derrota a los germanos en el mar del Norte.

— 52 d. C. El emperador Claudio celebra una naumaquia en el lago Fucino.

— 57 d. C. El emperador Nerón celebra una naumaquia en el Ager Vaticanus.

— 61-62 d. C. Nerón ordena la búsqueda de las fuentes del Nilo.

— 64 d. C. El emperador Nerón celebra una naumaquia en Roma.

— 67 d. C. El general Vespasiano derrota a los piratas judíos en Tiveriades, Levante.

— 68-69 d. C. Las flotas de Miseno y Rávena participan en acciones navales y terrestres durante el Año de los Cuatro Emperadores, formándose dos legiones con sus efectivos.

— 79 d. C. El prefecto de la *Classis Misennensis*, Plinio el Viejo, ordena a la flota el rescate de los supervivientes durante la erupción del Vesubio.

— 80 d. C. El emperador Tito celebra una naumaquia doble en el Trastévere y el Anfiteatro Flavio.

— 84 d. C. La *Classis Britannica* alcanza las islas Shetland, el punto más al norte al que llegaron, durante las campañas de Agrícola.

— 89 d. C. El emperador Domiciano celebra una naumaquia doble en el Ager Vaticanus y el Anfiteatro Flavio.

— 109 d. C. El emperador Trajano celebra una naumaquia en el Ager Vaticanus para conmemorar su victoria frente a los dacios.

— 114-115 d. C. Lucio Catilio Severo recibe la Corona Naval por sus méritos durante la campaña de Trajano en oriente.
— 122 d. C. Los efectivos de la *Classis Britannica* colaboran en la construcción del muro de Adriano en Britania.
— 162-165 d. C. Marco Poncio Leliano y Marco Claudio Frontón reciben la Corona Naval por su participación en la campaña de Armenia y Partia junto a Lucio Vero.
— 196 d. C. Las flotas de Miseno y Rávena colaboran con Septimio Severo para derrotar a Pescenio Níger y conquistar Bizancio.
— 197 d. C. El emperador Septimio Severo emplea las naves de la *Classis Syriaca* y *Mesopotamica* para derrotar a los partos y conquistar su capital, Ctesifonte.
— 248 d. C. Filipo el Árabe celebra el milenio desde la fundación de Roma, aparentemente con la organización de una última naumaquia conocida.
— 256 d. C. Lucio Domicio Aureliano recibe la Corona Naval por partida doble por sus acciones frente a las invasiones góticas en el mar Negro.
— 268 d. C. El emperador Claudio el Gótico derrota a la escuadra de los godos en el Egeo.
— 324 d. C. El emperador Constantino derrota a Licinio y conquista Bizancio con ayuda de la Armada.
— 352 d. C. Constancio II reúne una poderosa flota contra el usurpador Magnencio y obtiene la victoria en la batalla de Mursa.
— 357 d. C. Constancio II ordena el envío a Roma de dos imponentes obeliscos para conmemorar su *ventennalia* (veinte años en el trono) desde el templo de Amón en Karnak.
— 390 d. C. Teodosio I traslada un obelisco egipcio desde Alejandría a Constantinopla.
— 412 d. C. Desde Constantinopla se promulga un decreto, *De lusoriis Danuuii*, para la defensa del Bajo Danubio. Poco después, Teodosio III legisla también con la misma intención para proteger el acceso al mar Negro.
— 456 d. C. Victoria naval lograda por Flavio Ricimero para el emperador Avito frente a los vándalos de Genserico. Restauración de la tribuna de los *rostra*.
— 466 d. C. El emperador oriental León I el Tracio encarga al general Marcelino la conquista de Cerdeña ante los vándalos, pasando la isla a quedar bajo control bizantino.

BIBLIOGRAFÍA

Abulafia, D. (2014), *The great sea a human history of the Mediterranean*, London, Penguin Books.

Armstrong, J. (2016), *Early Roman Warfare. From the Regal Period to the First Punic*; Pen & Sword Military.

Barker, P. (2016), *Armies and Enemies of Imperial Rome*, Wargames Research Group.

Bekker-Nielsen, T. (2014), *Rome and the Black Sea Region. Domination, romanisation, resistance*, Aarhus University Press.

Beresford, J. (2013), *The ancient sailing season*, Leiden, Brill.

Bishop, M. C. y Coulston, J. C. (2016), *Roman military equipment. From the Punic Wars to the fall of Rome*, Oxford, Oxbow Books.

Blois, L. (1987), *The Roman army and politics in the first century before Christ*, Ámsterdam, J. C. Gieben.

Blois, L. y Cascio, E. (2007), *The impact of the Roman army (200 BC-AD 476)*, Boston, Brill.

Boase, T. (1978), *The Cilician kingdom of Armenia*, New York, St. Martin's Press.

Bowman, A., Bury, J. y Cameron, A. (1993), *The Cambridge ancient history. Vol. 8, Rome and the Mediterranean to 133 BC*, Cambridge Univ. Press.

Bragg, E. (2005), «Illyrian Piracy-Ancient Endemic or Historical Construct?», *Daedalus* 5, 19-33.

Brandon, Ch., Hohlfelder, R., Jackson, M. y Oleson, P. (2014), *Building for eternity. The history and technology of roman concrete engineering in the sea*, Oxford, Oxbow Books.

Brice, L. (2016), *Warfare in the ancient Mediterranean world*, Boston, Brill.

Burzio, H. (1969), *La Marina en la moneda romana*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales.

Campbell, B. (1984), *The Emperor and the Roman Army, 31 BC-AD 235*, Oxford, Oxford University Press.

— y Tritle, L. (2017), *The Oxford handbook of warfare in the classical world*, New York, Oxford University Press.

Campbell, J. (2015), *The Roman army, 31 BC-AD 337: a sourcebook*, New York, Routledge.

Casson, L. (1964), *Illustrated history of ships and boats*, New York, McGraw-Hill.

—, (1991), *The ancient mariners. Seafarers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*, Princeton, Princeton University Press.

—, (2012), *The Periplus Maris Erythraei. Text with Introduction, Translation, and Commentary*, Princeton, N.J., Princeton University Press.

—, (2016), *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton University Press.

Chapot, V. (1967), *La flotte de Misène, son histoire, son recrutement, son régime administratif*, Roma, L'Erma di Bretschneider.

Chrystal, P. (2017), *Women at War in the Classical World*; Barnsley, South Yorkshire Pen & Sword Military.

Cromwell, R. (1998), *The rise and decline of the late Roman field Army*, Shippensburg, White Mane Publishing Company.

De Souza, P. (2009), *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press.

—, (2001), *Seafaring and civilization. Maritime perspectives on world history*, London, Profile.

— y Buchet, Ch. (2017), *The sea in history. The ancient world*, Suffolk Boydell and Brewer.

Elliott, M. (2018), «The Role of the Roman Navy in the Second Punic War», *Studia Historica. Historia antigua*, n.º 36, pp. 5-29.

Erdkamp, P. (2011), *A companion to the Roman Army*, Malden, Mass., Wiley-Blackwell.

Flower, H. (2004), *The Cambridge companion to the Roman Republic*, Cambridge University Press.

France, J. y De Souza, Ph. (2011), *War and peace in ancient and medieval history*, Cambridge University Press.

Frederiksen, R., Müth, S., Schneider, P. y Schnelle, M. (2019), *Focus on fortifications. New research on fortifications in the ancient Mediterranean and the Near East*, Philadelphia, Oxbow Books.

Frost, F. (1968), «Scyllias: Diving in Antiquity», *Greece & Rome*, Second Series, vol. 15, n.º 2, pp. 180-185.

Gabba, E. y Cuff, P. J. (2005), *Republican Rome. The army and the allies*, New York, ACLS History.

Gabbert, J. (1986), «Piracy in the Early Hellenistic Period: A Career Open to Talents», *Greece & Rome*, vol. 33, n.º 2, pp. 156-163.

Gardiner, R. (2004), *The age of the galley. Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, London, Chrysalis.

Gatier, P. L. y Salles, J. F. (1988), «Aux frontiéres méridionales du domaine nabatéen», en Salles J. F., *L'Arabie et ses mers bordières*; Lyon, Maison de l'Orient, pp. 173-190.

Georgoudi, S. (2012), *La raison des signes: présages, rites, destin dans les sociétés de la Méditerranée ancienne*, Boston, Brill.

Gibson Warry, J. (2000), *Warfare in the classical world*, New York, Barnes & Noble.

Gilbert, G. (2008), *Ancient Egyptian sea power and the origin of maritime forces*, Canberra, Sea Power Centre Australia.

Goldsworthy, A. (2015), *The complete Roman army*, London, Thames & Hudson.

—, (2017), *Pax Romana. Guerra, paz y conquista en el mundo romano*, Madrid, La Esfera de los Libros.

—, (2019), *Roman Warfare*, New York, Cassell.

González Ponce, F. J. (1992); «El Periplo del Mar Eritreo y la evolución interna del género periplográfico. Nuevas aportaciones al problema de la fecha»; *Habis* 23, pp. 237-245.

Grimal, P. (1972), *El mundo mediterráneo en la Edad Antigua II: El helenismo y el auge de Roma*, vol. 6; Madrid, Siglo XXI.

Harley, J. B. y Woodward, D. (2011), *Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*, London, The University Chicago Press.

Hebblewhite, M. (2019), *The Emperor and the Army in the later Roman Empire, AD 235-395*, London, Routledge.

Höckmann, O. (1997), «The Liburnian: some observations and insights», *The International Journal of Nautical Archaeology* 26, 3, pp. 192-216.

Howe, T. y Brice, L. (2016), *Brill's companion to insurgency and*

terrorism in the ancient Mediterranean, Leiden, Brill.

Hoyland, R. G. (2001), *Arabia and the Arabs. From the Bronze Age to the coming of Islam*, London, Routledge.

Isaac, B. (2005), *The limits of empire. The Roman army in the East*, New York, ACLS History.

Jameson, S. (1968), «Chronology of the Campaigns of Aelius Gallus and C. Petronius», *The Journal of Roman Studies*, vol. 58, Parts 1 and 2, pp. 71-84.

Keaveney, A. (2007), *The army in the Roman revolution*, London, Routledge.

Kelly, G. (2004), «Ammianus and the Great Tsunami», *The Journal of Roman Studies*, vol. 94, pp. 141-167.

Keppie, L. (2015), *The making of the Roman Army: from Republic to Empire*, London, Routledge.

Konen, H. C. (2000), *Classis Germanica. Die römische Rheinflotte im 1-3*, Jahrhundert n. Chr., St. Katharinen.

Kouremenos, A. (2018), *Insularity and identity in the Roman Mediterranean*, Oxford, Oxbow Books.

Kruger, H. (1862), *Der Feldzug des Aelius Gallus nach dem glüklichen Arabien unter kaiser Augustus*, Wismar, Hinstorff´sche Hofbuchhandlung.

Le Bohec, Y. (2009), *Die römische Armee*, Hamburg, Nikol-Verl.

— y Brizzi, G. (2015), *The encyclopedia of the Roman Army*, Chichester, Wiley Blackwell.

Lindenlauf, A. (2003), «The Sea as a Place of No Return in Ancient Greece», *World Archaeology*, vol. 35, n.º 3, Seascapes, pp. 416-433.

López Sánchez, F. y Ñaco del Hoyo, T. (2018), *War, warlords, and interstate relations in the ancient Mediterranean*, Boston, Brill.

Macgrail, S. (2015), *Early ships and seafaring: water transport beyond Europe*, Barnsley, Pen and Sword.

Maiuri, A. (1910), «La successione "Elio Gallo-C. Petronio" nella Lista dei Prefetti dell 'Egitto», *Saggi di storia antica e di Archeologia un Beloch Giulio*, Roma.

McLaughlin, R. (2010), *Rome and the distant East. Trade routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*, London, Continuum International Publishing Group.

Mcnab, Ch. (2013), *The Roman army: the greatest war machine of the ancient world*, Oxford, Osprey Publishing.

Malkin, I. (2013), *A small Greek world: networks in the Ancient Mediterranean*, Oxford University Press.

Manning, J. G. (2020), *Open Sea. The economic life of the ancient mediterranean world from the iron age to the rise of Rome*, Princeton University Press.

Mason, D. J. P. (2003), *Roman Britain and the Roman Navy*, The History Press.

Matthews, R. (2008), *At empire's edge. Exploring Rome's Egyptian Frontier*, New Haven, Yale University Press.

Matyszak, P. (2011), *Legionario. El manual (no oficial) del soldado romano*, Madrid, Akal.

—, (2005), *Los enemigos de Roma*, Madrid, Oberón

Montero, S. (2009), «La exhibición de los ríos en la ceremonia del triunfo romano», *Bandue: Revista de la Sociedad Española de Ciencias de las Religiones*, n.º 3, pp. 215-234.

Nappo, D. (2010); «On the location of Leuke Kome»; *Journal of Roman Archaeology*, 23, pp. 335-349.

Oleson, J. P. (1976), «A Possible Physiological Basis for the Term urinator, "diver"», *The American Journal of Philology*, vol. 97, n.º 1, pp. 22-29.

Ormerod, H. A. (1922), «The Campaigns of Servilius Isauricus against the Pirates», *The Journal of Roman Studies*, vol. 12, pp. 35-56, 288.

Osgood, J. (2010), «Caesar and The Pirates: or How to Make (and Break) an Ancient Life», *Greece & Rome*, Second Series, vol. 57, n.º 2, pp. 319-336.

Papadopoulos, J. y Ruscillo, D. (2002), «A Ketos in Early Athens: An Archaeology of Whales and Sea Monsters in the Greek World», *American Journal of Archaeology*, vol. 106, n.º 2, pp. 187-227.

Peddie, J. (2005), *The Roman war machine*, Stroud, Sutton.

Phang, S. E. (2008), *Roman military service: ideologies of discipline in the Late Republic and Early Principate*, Cambridge University Press.

Pitassi, M. (2012), *The Roman Navy*, Barnsley, Seaforth.

Reddé, M. (1986), *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et*

l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain, Rome, École française de Rome.

Ribas, M. (2017), *Entre el Mediterráneo y el limes germánico: el río Ródano como factor de comunicación e integración económica*; Tesis Doctoral de la Universitat de Barcelona (inédita).

Rich, J. (2006), *War and society in the Roman world*, London, Routledge.

Roth, J. (2012), *The logistics of the Roman army at war (264 B.C.-A.D. 235)*, Boston, Brill.

Rummel, Ch. (2008), *The fleets on the northern frontier of the Roman empire from the 1st to 3rd century*, PhD Thesis, University of Nottingham (inédita).

Sabin, P., Van Wees, H. y Whitby, M. (2007), *The Cambridge History of Greek and Roman Warfare*, vol. 2, *Rome from the Late Republic to the Late Empire*, Cambridge, Cambridge University Press.

Sartre, M. (1994), *El Oriente romano: provincias y sociedades provinciales del Mediterráneo oriental, de Augusto a los severos (31 a. C.-235 d. C.)*, Madrid, Akal.

Scheidel, W. (2007), «The Roman slave supply»; en Bradley, K. y Cartledge, P. (eds.), *The Cambridge world history of slavery, 1: The ancient Mediterranean World*, Princeton, Princeton University Press.

Seland, E. (2009), «Shipwreck, Maroons and Monsters: The Hazards of Ancient Red Sea Navigation», *Bar International Series* 2052, pp. 179-186.

Southern, P. (2016), *Roman army. A history 753 BC-AD476*, Stroud, Gloucestershire Amberley.

Star, Ch. (1989), *The Influence of Sea power on Ancient History*, Oxford University Press.

—, (1993), *The Roman imperial navy. 31 B.C.-A.D. 324*, Chicago, Ill. Ares.

Steinby, Ch. (2014), *Rome Versus Carthage. The War at Sea; Havertown*, Pen and Sword.

—, (2007), *The Roman Republican Navy: from the sixth century to 167 BC*. Helsinki.

Sumner, G. (2009), *Roman military dress*, Stroud, The History Press.

Talbert, R. y Unger, R. (2008), *Cartography in antiquity and the*

Middle Ages. Fresh perspectives, new methods, Boston, Brill.

Terpstra, T. (2016), *Trading communities in the Roman world. A micro-economic and institutional perspective*, Boston, Mass., Brill.

Valverde, L. (2006), «La campaña de Pompeyo Magno contra los piratas en Hispania. 67 a. C.», *Hispania Antiqua*, n.º 30, pp. 7-20.

Vernant, J. P. (1999), *Problemès de la guerre en Grecè ancienne*, Paris, École des hautes études en sciences sociales.

Viereck, H. D. L. (1996), *Die Römische Flotte - Classis Romana*, Hamburg.

Webster, G. (1998), *The Roman Imperial Army of the first and second centuries A.D.*, Norman, University of Oklahoma Press.

Wilkes, J. (2000), *The Illyrians*, Cambridge, Mass, B. Blackwell.

Wissmann, H. (1976), «Die geschichte des sabaerreichs und das Feldzug von Aelius Gallus», *ANRW*, II, 9, 1; pp. 308-544.

Workman-Davies, B. (2006), *Corvus. A review of the design and use of the Roman boarding bridge during the first Punic war 264-241 B.C.*, Morrisville, NC., Lulu Press.